

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS... Un an 14 fr. ÉDITION DE LUXE
DEPARTEMENTS — 15 fr. FRANCE. Un an. 30 fr.
ÉTRANGER — 20 fr. ÉTRANGER. — 40 fr.

24 Mai 1902. — N° 193.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1^{er} Arr^t)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE 600 fr.
ENCARTAGE. 500 fr.



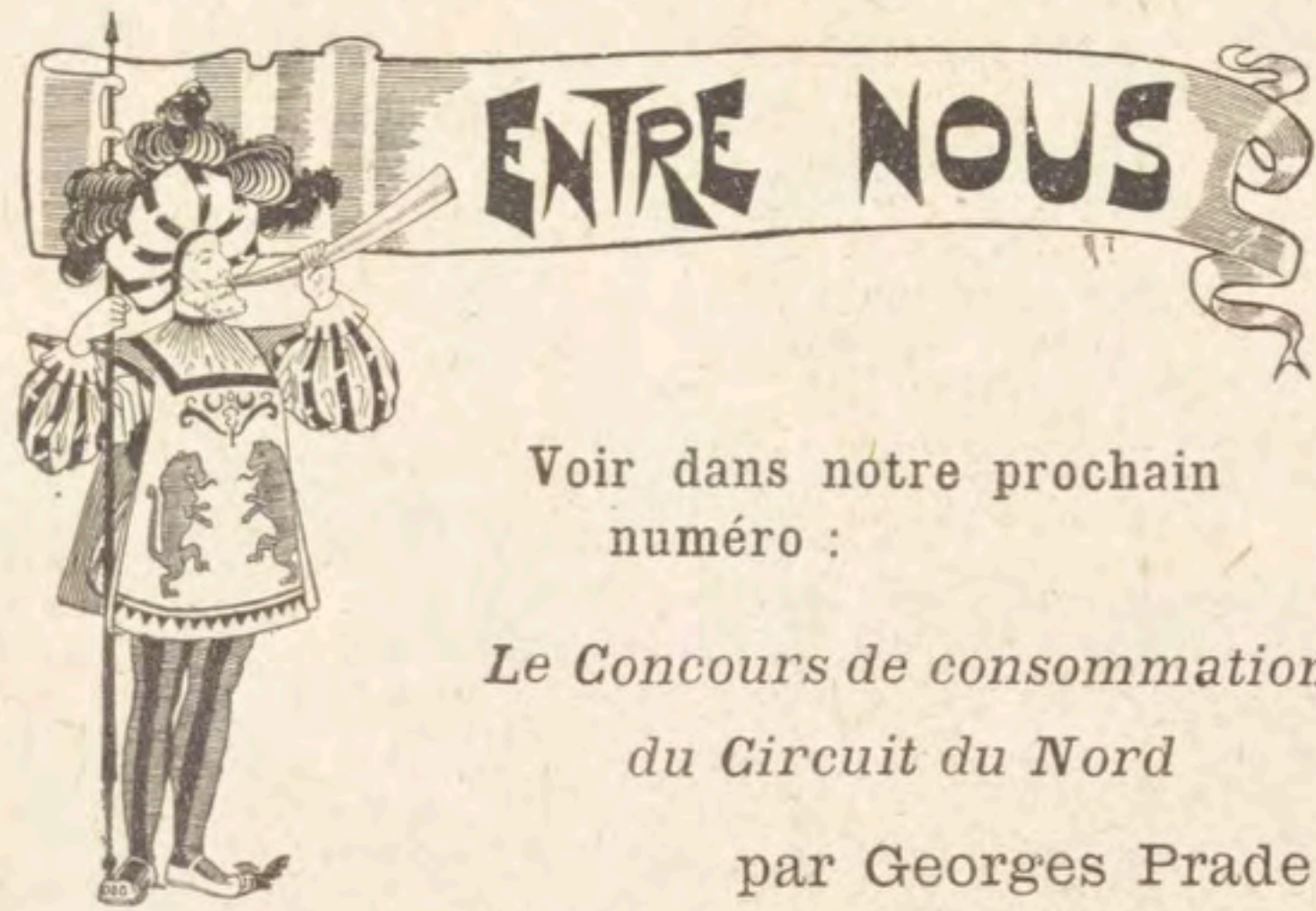
(Cliché P. Doyé).

(Plaque Lumière).

LE CIRCUIT DU NORD. — L'ARRIVÉE A ST-GERMAIN DU VAINQUEUR, MAURICE FARMAN

Le Circuit du Nord, épreuve de vitesse pour voitures fonctionnant à l'alcool, organisée par le ministère de l'agriculture, s'est disputée les 15 et 16 mai sous une pluie torrentielle. Le vainqueur a été Maurice Farman, directeur du Palais de l'Automobile, dont on a pu lire précisément dans notre dernier numéro, un intéressant article sur la catastrophe de Severo. Maurice Farman a couvert les 865 kil. du parcours, en 12 h. 1 m. 52 s. 3/5, sur sa voiture Panhard et Levassor. La moyenne de marche a été pour le premier jour de 87 et pour le second de 69, soit une moyenne générale de 72 kil. à l'heure.

(Voir l'article pages 327 et suiv.)



Voir dans notre prochain numéro :

Le Concours de consommation du Circuit du Nord

par Georges Prade.

Le Prix de Diane

par Franc-Picard.

Le Match Paris-Lyon

par Edmond Magnez.

Le Tournoi international d'épée

par Louis Perrée.

Le Match Charlemont-Casterès

etc., etc.,



La date à laquelle s'est courue Marseille-Paris ne nous a pas permis de reproduire dans ce numéro toutes les photographies que nous avons reçues de cette intéressante épreuve. Nous y reviendrons dans notre prochain numéro où nous publierons, entre autres, les photographies primées au concours que nous avons organisé à propos de cette grande course.



Comme complément aux renseignements que nous avons déjà donné sur notre numéro réservé au

GRAND PRIX

et au

GRAND STEEPLE

qui paraîtra le

7 Juin

Nous avons le plaisir d'annoncer à nos lecteurs que ce numéro exceptionnel, qui dépassera encore celui de l'an dernier, dont le succès fut si considérable, contiendra des articles signés de toutes les personnalités les plus connues dans toutes les classes du monde hippique et les noms seuls de MM.

Le baron FINOT

ARCHDEACON

RUDDOCK

G. STERN

René ROBERT

etc., etc.

sont les meilleurs garants de l'intérêt de cet album qui contiendra

100 photogravures

et une superbe planche, représentant tous les gagnants du Grand Steeple depuis sa fondation et due au crayon de

F. DESGRANGE

En outre,

SEM

le maître de la caricature moderne, a bien voulu dessiner spécialement par les lecteurs de la Vie au Grand Air

une magnifique planche hors texte

et

une couverture

qui seront toutes deux tirées en quatre couleurs. La valeur de chacune des reproductions de ces dessins dépasse à elle seule le prix du numéro qui ne sera vendu que

0.75 centimes

Nos lecteurs feront donc bien de se souvenir de l'accueil enthousiaste fait l'an dernier à notre numéro du Grand-Prix, et devront se hâter de retenir le nouveau fascicule que nous publions cette année, s'ils veulent être sûrs de l'avoir dans leur collection.

LES EDEITEURS.

MARSEILLE-PARIS

Impressions du Vainqueur

Le départ de la course Marseille-Paris, organisée par l'Auto-Vélo a été donné le dimanche 18 mai, à 3 heures du matin, à un lot important de coureurs de vitesse et de touristes-routiers. On sait que le secours de l'automobile y était interdit sous toutes ses formes et que seuls, les entraîneurs et les managers montés à bicyclette pouvaient assister les coureurs.

La mort du sympathique Charles Kerff a jeté un voile de deuil sur cette grande manifestation athlétique.

En outre, l'absence au départ de Garin malade ; le découragement de Huret, sans entraîneurs ; l'abandon de Fisher, victime d'un accident, et la pluie qui ne cessa de tomber à partir de Lyon ont enlevé une partie de son intérêt sportif à cette course qui aurait pu donner lieu à une vaste compétition.

La splendide randonnée de Lesna arrivant premier presque sans lutte après avoir parcouru la distance de 930 kilomètres en 39 h. 13 m. 9 s. 3/5, soit une moyenne de plus de 23 kilomètres à l'heure, accomplie sur une bicyclette Cleveland, munie de pneumatiques Dunlop, qui a résisté aux difficultés du parcours, a été néanmoins plus que suffisante pour passionner les amateurs de grandes épreuves sur route.

C'est à Lesna lui-même que nous avons demandé de nous donner ses impressions et nous sommes heureux de pouvoir les illustrer des photographies prises par M. Paul Doyé, notre envoyé spécial qui a suivi de bout en bout la course sur sa motocyclette Pécourt.



Durand passant devant l'arc de triomphe d'Orange.

Voici les impressions que vous m'avez demandées : très brèves, vous m'excuserez ; très simples, vous ne m'en voudrez pas, celles d'un fatigué, qui n'a pas encore dormi son content et qui n'a gardé de la route Marseille-Paris, que les souvenirs permis par la pluie, la vitesse et la nuit. Je vous les envoie, puisque vous me dites qu'elles font plaisir au public, envers lequel nous sommes toujours redevables des applaudissements qui sont en somme un de nos plus solides encouragements et qui, de Marseille à Paris, m'ont consolé, après tout, de bien des rancœurs.

J'avais rêvé un nouveau Paris-Brest-Paris, voyez-vous ; je n'ai eu en somme qu'une réédition de Paris-Roubaix, en pire et en plus long. De la pluie, de la boue, un mortier infect, qui, à chaque coup de pédale, vous éclabousse la face de gouttelettes gluantes, la sensation de maillots pesants, comme raidis par de l'empois, et le sentiment péniblement réel de traverser continuellement un marécage ; voilà ce qui me reste surtout comme impression de la longue course que je viens à peine de terminer, et c'est la pensée dégoûtante qui seule me revenait parfois à l'esprit au-dessus de mon désir, de ma volonté d'arriver, d'arriver vite, vite. En fait de vitesse, j'ai marché à pied, oui à pied pendant la nuit, sous l'averse, au travers des flaques d'eau et des cailloux, alors qu'il était réellement impossible de faire autrement, et que j'en arrivais à rêver de pavés bien gluants, mais sur lesquels au moins on soit



Le peloton de tête à la sortie de Sens.



Le contrôle de Sens, avant le passage du premier.

mieux calé que dans des ornières détrempées. A pied ! comme un amateur crotté qui, un dimanche de pluie, s'en va retrouver la gare de Versailles d'où il s'est éloigné avec crainte. Sans être fat, c'est dur tout de même.

Mes entraîneurs ne m'ont pas lâché, ç'a été ma force ; parce que, voyez-vous, si courageux qu'on soit, si on n'est pas remonté continuellement, des épreuves aussi longues sont dures, tandis que lorsqu'on a toujours quelqu'un à côté, lorsqu'on voit beaucoup de monde aux contrôles, on est toujours en activité, et la volonté d'avancer ne diminue pas, au contraire ; même, si on se sent de l'avance, on pousse toujours, et j'ai poussé ferme ; mes entraîneurs en ont même été, je crois, un peu étonnés, mon petit camarade Simar n'en croyait pas ses oreilles, quand je lui disais de marcher ; il a bien marché tout de même, comme Brécy, Trousselier, Guignard, Watte-lier, Poupert, Pichégry, toute une bande qui m'a été fidèle, et Fossier, qui, au départ de Marseille, m'a rendu le même service que Gougoltz l'année dernière, au départ de Paris, dans Paris-Brest, il m'a mené de suite un train fantastique, tel que j'ai pu décoller Fisher, au bout d'une trentaine de kilomètres, autant que je m'en souviens.

Et puis des chutes, la première très drôle avec Chevallier, presque tout de suite après le départ, la disparition subite de Chevallier ; on m'a dit après que, tout étourdi, il était retourné sur ses pas, croyant me poursuivre et me recoller. Dieu merci, je ne m'étais pas trompé de chemin ; et puis, entre Arles et Tarascon, une pierre qui me fait culbuter et me met la main en sang, d'autres encore, et des pneumatiques crevés, des machines hétéroclites, qu'on empoigne au hasard de la rencontre et qui s'affaissent au moindre effort ; tous ces mécomptes de la route auxquels on finit cependant par s'habituer à force d'en avoir subi.

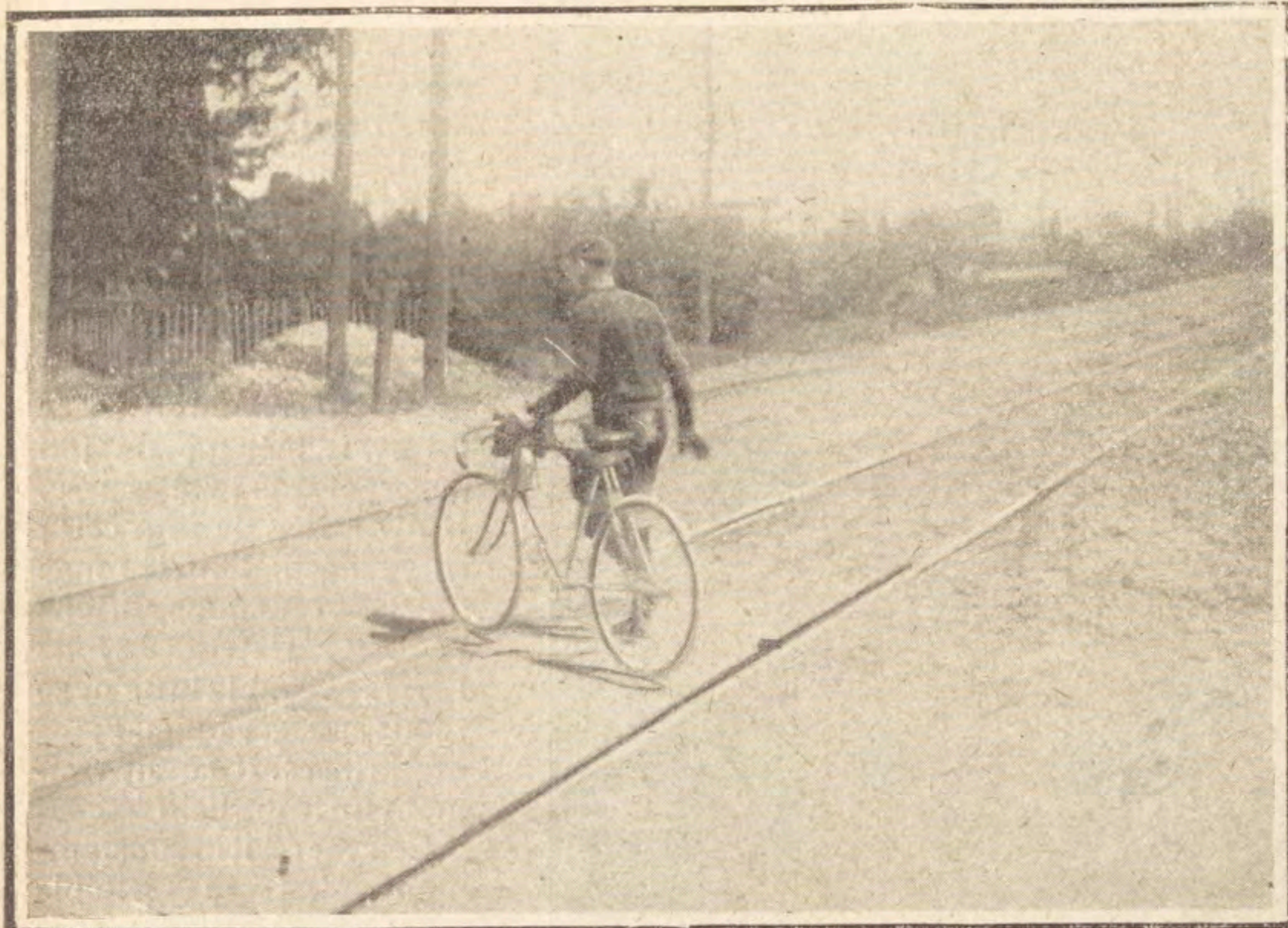
Mais Garin n'était pas là. Ça voyez-vous, je ne l'ai pas digéré. Je ne l'aurais pas su malade, j'aurais cru qu'il avait peur. Je me disais : « On verra bien cette fois » ; on ne verra encore rien du tout, puisque je ne courrai pas Bordeaux-Paris. J'étais cependant bien prêt pour l'attendre, et je lui avais ménagé un joli départ et une jolie course. Il n'y a rien de tout cela ; en y réfléchissant, je songe qu'après tout nous aurions peut-être fraternisé sous l'averse et que la lutte ne se serait engagée qu'au Parc-des-Princes. Il faisait vraiment un trop vilain temps.

Cela me revient constamment, c'est ma véritable impression, celle-là, et je ne pouvais pas en avoir d'autres. J'ai été en retard sur mon tableau de marche au lieu d'être en avance. Comme je l'espérais bien, j'ai surtout prouvé dans cette course ma résistance contre la boue. C'est déjà



Le vainqueur au vélodrome et sa bicyclette Cleveland, munie de pneumatiques Dunlop.

Comme on pouvait s'y attendre, c'est encore Lesna qui a décroché la première place dans Marseille-Paris, et de loin puisque le second, Muller est à plus de 7 heures derrière lui. Après les 940 kil. du parcours couvert en 39 h. 13 m. 9 s. 3/5, Lesna nous est apparu aussi frais que quand il gagna Bordeaux-Paris en 1894. Non content des deux tours de piste réglementaires, il en fit un troisième sur une machine fleurie qu'on lui avait apportée, en même temps qu'un bouquet aux couleurs américaines.



Marcel Kerff au passage à niveau près de la Palud.

ça, j'aurais préféré, cependant, quelque chose de plus sportif.

Ce n'est pas que la course sous la boue soit pour moi une nouveauté. Après le Bordeaux-Paris de 1894, après Paris-Roubaix, je pouvais être en droit de savoir ce que c'était qu'une mauvaise route, tout cela n'était que de l'eau de roses à côté de Marseille-Paris. Ce serait à refaire, je crois que j'hésiterais.

J'hésiterais, et voilà pourquoi. C'est qu'à la fatigue de la course, à l'horreur de la pluie qui traverse et de la boue qui gicle, est venue s'ajouter cette impression que je n'avais pas connue dans Paris-Brest, celle d'être à la merci d'un accident de machine, d'une bête crevaison de pneu, du caillou imbécile qui vient se loger dans un pignon et casse une chaîne. Dans Paris-Brest, nous avions avec nous nos voitures qui nous accompagnaient. On sentait là, der-



(Cliché J. Beau.)

Le groupe des entraîneurs de Lesna à l'arrivée.

rière soi, tout l'arsenal des machines de rechange, des entraîneurs tout frais, et la cuisse de poulet réconfortante, le citron rafraîchissant, l'éponge amie ou le champagne excitant. N'en eût-on pas besoin que le fait de les savoir là suffiraient pour vous donner plus de confiance en soi: Je n'ai pas oublié comment l'auto de la *Vie au Grand Air* m'a suivi et réconforté pendant des kilomètres et des kilomètres. Ici, rien; pour éviter un mal, on est tombé dans un pire...

Après cela, je m'arrête, les lecteurs de la *Vie au Grand Air* me pardonneront de leur dire si peu de chose; mais, en somme, qu'ai-je fait. J'ai roulé, sous

la direction de mon manager Calais, un diable d'homme que je retrouvais à toutes les étapes; il est juste d'ajouter qu'il les franchissait en chemin de fer. J'ai roulé, j'ai été mouillé, j'ai gagné; mais là, vrai, quand j'ai tourné sur le ciment d'Auteuil, et que j'ai eu mon bouquet entre les mains, il était temps que cela finisse.

En somme, j'ai été heureux, comme bien vous le pensez, de sortir vainqueur d'une des plus grandes épreuves sur route qui aient jamais été courues. Mais, malgré tout, ma joie se tempère d'un peu de regret que ma performance se soit accomplie dans des conditions un peu irrégulières de température et de concurrence. Il me reste la satisfaction d'être sorti honorablement victorieux de difficultés de courses auxquelles, je crois, on s'est rarement heurté pendant un laps de temps aussi long.

Ah! les arbres de la route ont pu m'entendre jurer. Mais vraiment quel sale temps.

Je l'ai regretté à tous les points de vue. Partout où j'ai passé, du départ à l'arrivée, je sentais que Marseille-Paris avait suscité un mouvement sportif



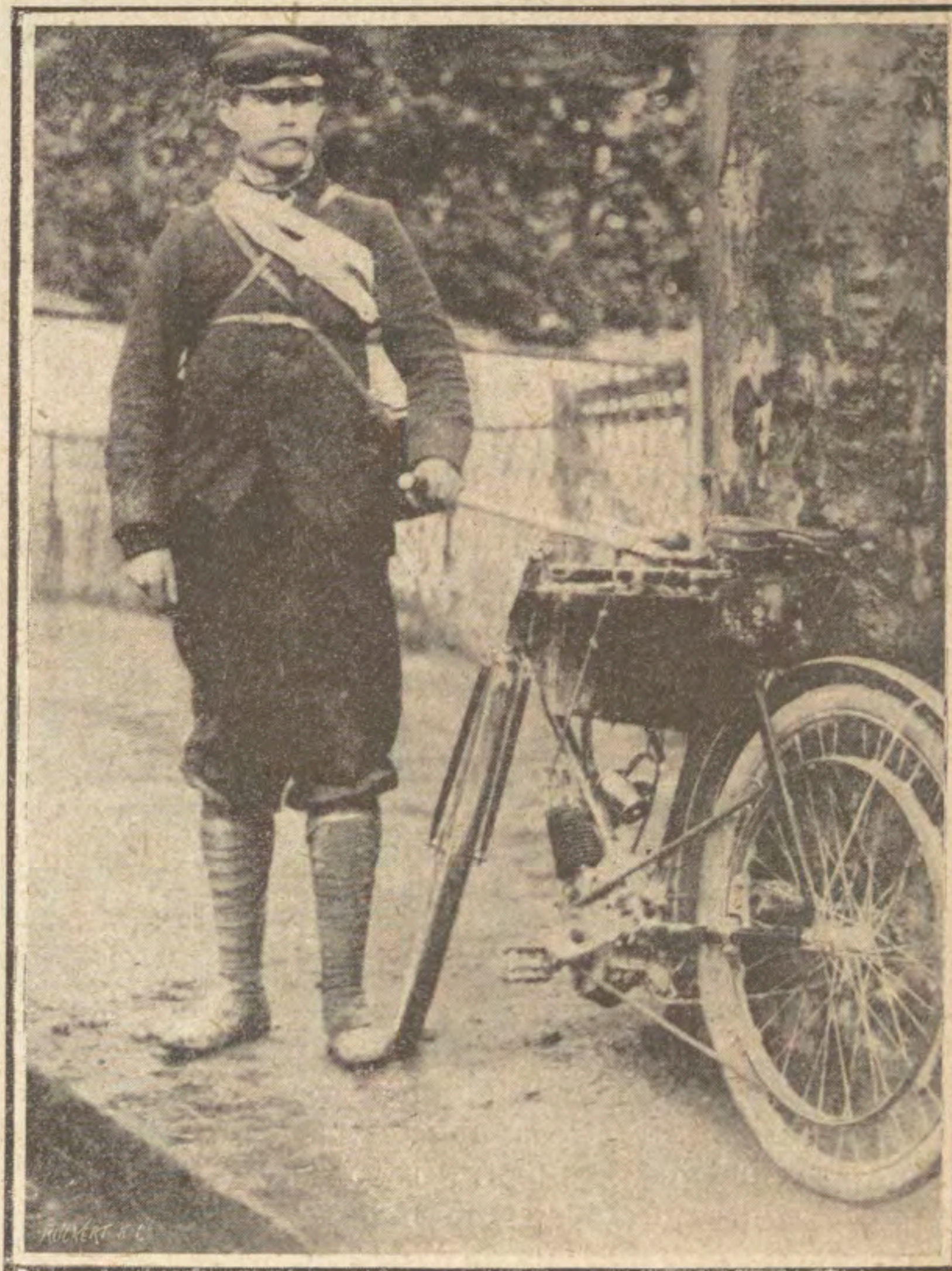
La descente avant Montélimar.

considérable. A Marseille, toutes les sociétés cyclistes étaient sur pied pour nous accompagner au départ à la lueur des falots. On chantait, on était gai, et partout, à Avignon, Lyon, Mâcon, Dijon, partout, la nuit, le jour, je traversais les contrôles au milieu des foules heureuses. Pourquoi cela a-t-il si mal tourné? Marseille-Paris aurait été certainement le plus grand event de l'année cycliste. J'estime néanmoins avoir prouvé une fois de plus, étant arrivé en très bon état, presque intact de corps et tout à fait d'esprit, que les longues épreuves sur route ne sont pas au-dessus des forces humaines, puisqu'en somme, on arrive à surmonter, outre les difficultés qui proviennent de la longueur et de la difficulté du trajet, les malchances imprévues qui peuvent venir s'y ajouter.

Sur ce adieu, je vais dormir.

Lucien Lesna

(Cliché P. Doyé.)



Notre collaborateur P. Doyé et la motocyclette Pécourt avec laquelle il a suivi la course de bout en bout.

Voir dans notre prochain numéro notre second article sur Marseille-Paris, illustré avec les épreuves primées à notre

CONCOURS DE PHOTOGRAPHIES.

Le Prix Daru et Le Prix Lupin

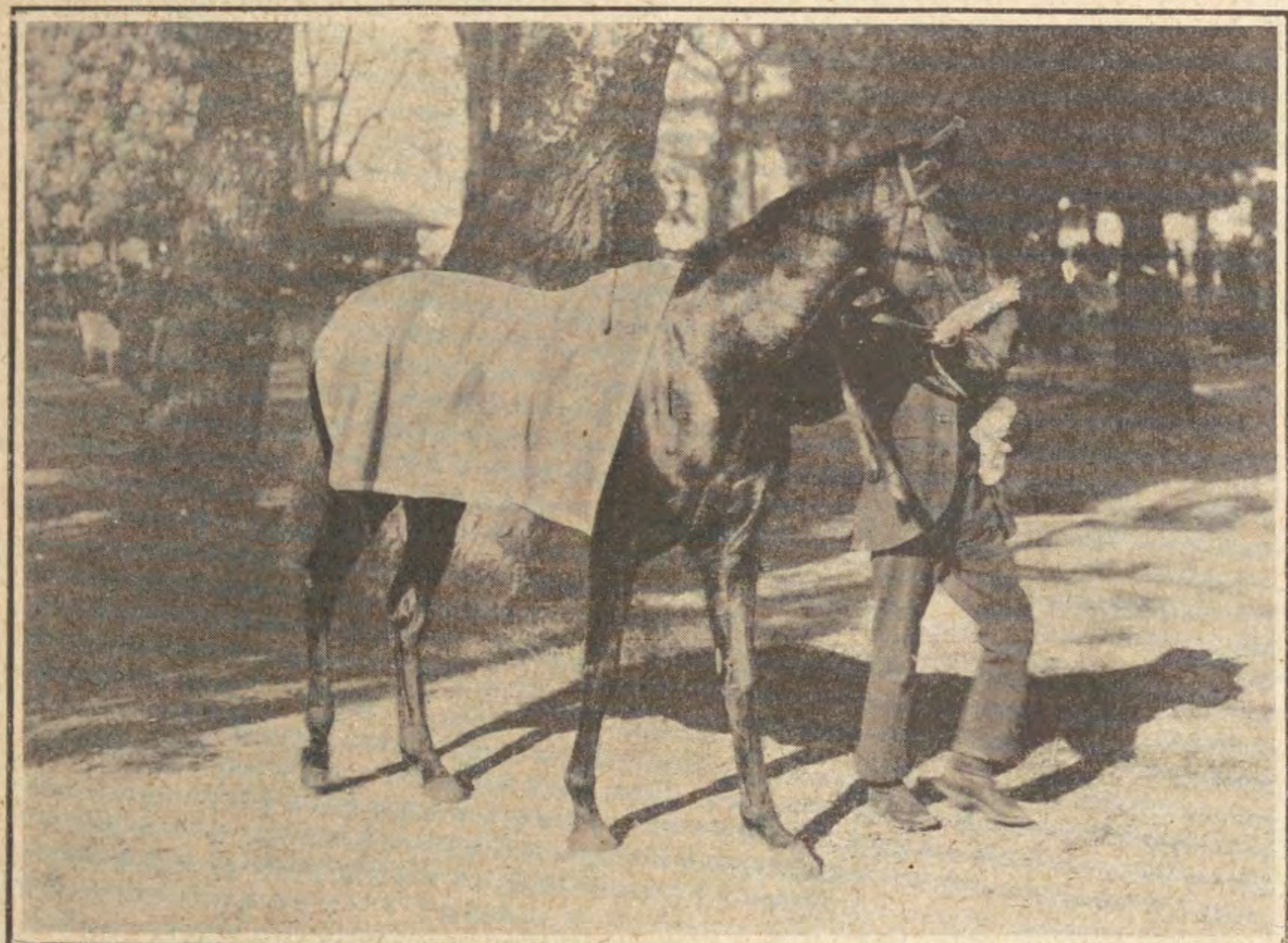
La Société d'Encouragement est dans une mauvaise passe, ses recettes doivent s'en ressentir ; voilà deux dimanches qu'il pleut à torrents jusqu'au moment du départ de la première course ; le soleil daigne se montrer pour le restant de la journée, mais il est trop tard. — Espérons des jours meilleurs pour Chantilly et pour la semaine du Grand Prix !



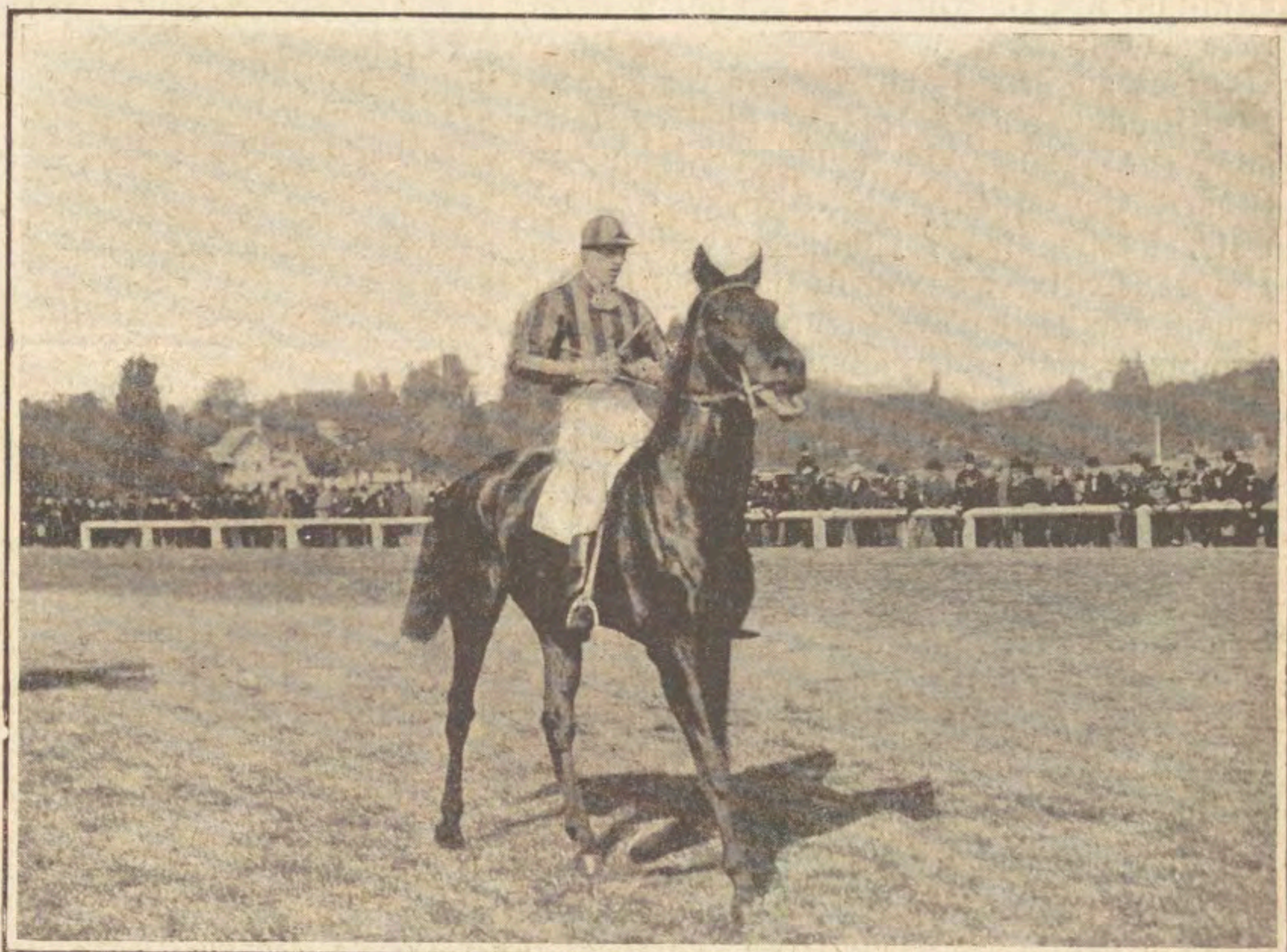
Le piquet de la garde républicaine : spectateurs impassibles mais qui s'intéressent autant que les parieurs aux chances des chevaux.

Le terrible accident du Pax nous a empêché de donner dans notre dernier numéro le compte rendu du prix Daru et du prix du Printemps ; bien

premiers produits rend encore plus sensible la perte prématurée du fils d'Upas, Nous connaissons pour les avoir vus courir depuis l'ouverture de la saison



Surprenant, par Best-Man et Simoon, à M. Oppenheim, vainqueur du prix du Printemps (15 000 fr., 3 000 mètres) devant Jusqu'au-Bout à M. de Salverte.



La rentrée d'Arizona, vainqueur du prix Daru.

que ces deux épreuves ne nous aient rien appris sur les chevaux qui les ont disputées, les réunions de mai — réunions dans lesquelles défilent les concurrents des grands jours de Chantilly et Longchamp — ont trop d'importance pour nous contenter de l'enregistrement pur et simple des résultats de notre « bloc-notes ».

Le prix Daru a présenté cette particularité curieuse de nous donner l'impression de deux épreuves dans une seule. D'une part, un presque walk over pour Arizona, qui a gagné avec une extrême facilité, dominant d'un bout à l'autre la situation, sans que sa victoire



Savone, au vicomte d'Harcourt. Jockey : Thorpe. Arrivé 2^e.

Azay, à M. Merle. Jockey : Rigby. Arrivé 6^e.

Feu-de-Paille, à M. Delamarre. Jockey : Bowen. Arrivé 3^e.

Rob-Roy, à M. Abeille. Jockey : Mac Intyre.

Radiuse, à M. Dumont. Jockey : Spears.

Nettie, à M. W. K. Vanderbilt. Jockey : Spencer.

M. Figès, starter. Arizona, à M. de St-Alary. Jockey : W. Pratt. Arrivé 1^{er}.

Le départ du prix Daru.

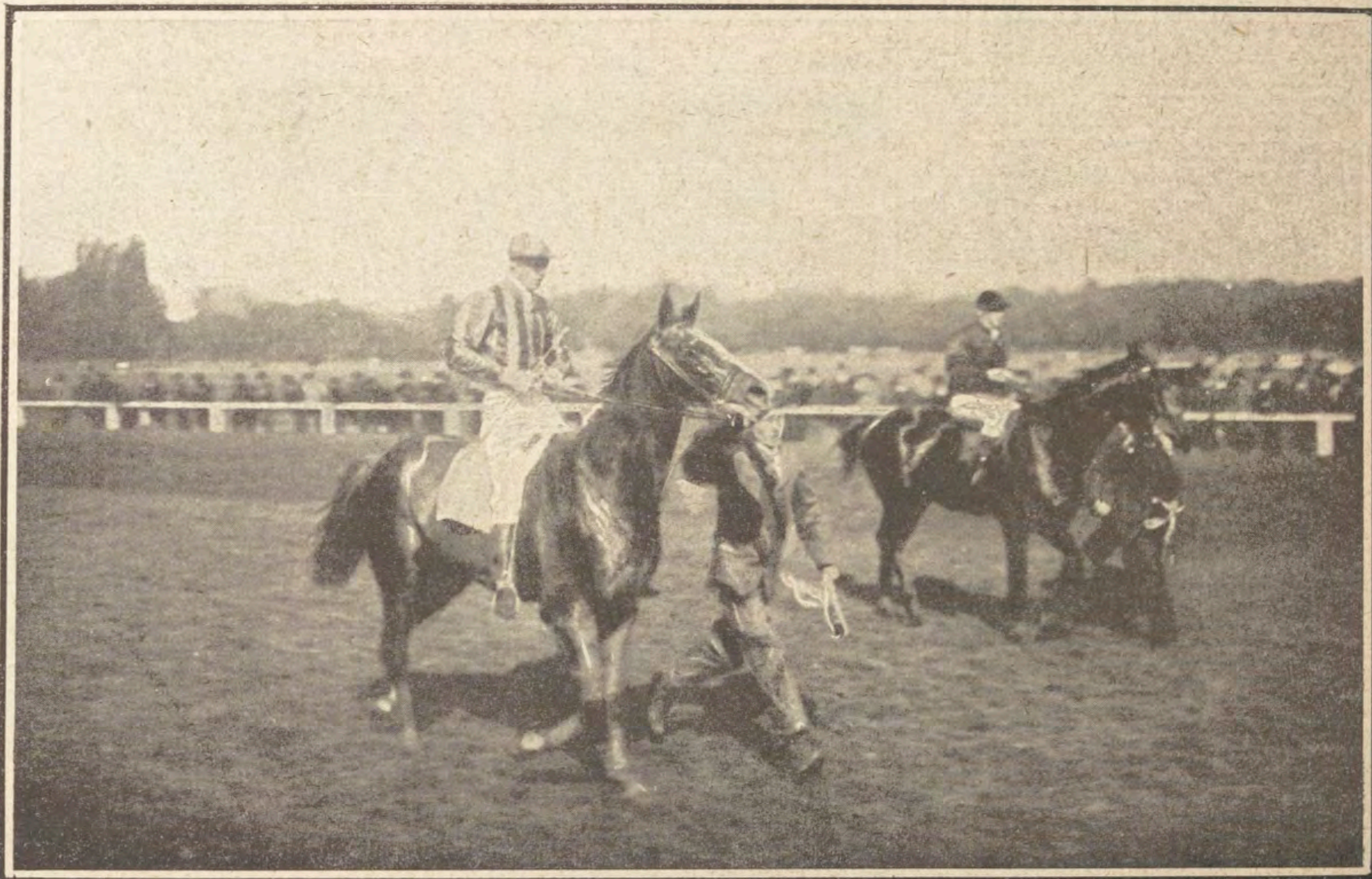
tous les concurrents d'Arizona, le meilleur nous paraît être Savone, au vicomte d'Harcourt, qui a fini second après avoir soutenu un instant le choc d'Arizona. A l'entrée de la ligne droite, la lutte a été acharnée pour les places, d'abord entre Savone, Gretna-Green et Le Mandinet, puis Feu-de-Paille, Azay et Kaléidoscope. Savone a tout juste d'une tête pu conserver la seconde place sur Feu-de-Paille qui, dans le match final, a montré de réelles qualités ; ce dernier est un Vigilant qui s'améliorera, c'est certain ; c'est un poulain solide, bien étoffé et dont les jambes paraissent excellentes. Avant l'épreuve, on parlait

de Nettie comme devant faire galoper Arizona ; son propriétaire, M. W. K. Vanderbilt avait même fait venir d'Amérique une cravache réputée, Spencer, dit « l'homme de glace ». C'est peut être, parmi les concurrents, le seul qui n'ait pas été remarqué.

Tandis que le prix Daru avait réuni douze concurrents, dans le prix du Printemps ils n'étaient que cinq, trois quatre ans et deux trois ans ; ce sont ces derniers, Surprenant et Jusqu'au-Bout qui ont pris les premières places. Le vainqueur, qui a eu une victoire assez facile (mais il faut songer que Jusqu'au-Bout lui rendait cinq livres) est un cheval de petite taille, très énergique et de bonne origine, Best-Man d'un côté et Saint-Simon et Shotover de l'autre ; il a avec Arizona un degré de parenté assez proche, puisqu'il est comme lui petits fils de Melton. Quant à Jusqu'au-Bout, c'est un grand cheval un peu lourd et peut-être que la monte de Ch. Childs a été pour quelque chose dans sa défaite ; ce petit jockey, qui a de réelles qualités, n'a peut être pas eu toute l'énergie nécessaire pour monter un cheval aussi peu maniable dans un terrain aussi lourd et avec un train aussi rapide. Kadikoï, Le Bellâtre et Mount-Keen ont fini dans cet ordre derrière les vainqueurs.

Quant au prix Lupin (ex-Grande Poule des Produits) dans lequel, ces dernières années, Archiduc, Xaintrailles, Ténébreuse, Stuart, Gouverneur, Chêne-Royal, Callistrate, Le Sagittaire, Palmiste, Gardefeu, Holocauste, Ivry, Saxon furent victorieux, jamais encore il n'avait réuni un lot aussi nombreux, mais jamais aussi il n'avait réuni — à part la pouliche de M. de Saint-Alary, Kizil-Kourgan — un lot aussi modeste. Il est même assez curieux à constater que, dans une année où les mâles se sont montrés supérieurs aux pouliches, aucun poulain de classe ne fut inscrit. Rob-Roy, Olivarez, Fer et Glacier, voilà quels étaient les représentants du sexe fort : avouez que c'est peu. Rob-Roy, un Callistrate, n'est certainement pas mauvais, c'est un poulain qui s'améliorera certainement, si son rush final justifie la bonne estime dans laquelle le tient son écurie. Quant à Olivarez, il a déjà beaucoup gagné, Rigby — cependant habile — ne l'a peut-être point monté comme il aurait dû. Mais il faut l'avouer, et M. le baron de Schickler, nous le disait lui-même, « cette année la casaque blanche, manches et toque cerise

n'a point de représentants capables de la faire triompher dans les grandes épreuves ». Dans l'élevage comme ailleurs, il y a de mauvaises passes, quelques grands propriétaires parmi ceux qu'on aimerait à voir triompher, MM. de Schickler, Delamarre, J. Arnaud sont dans ce cas. Leur tour viendra.



Kizil-Kourgan.

Rob-Roy.

Kizil-Kourgan, f. al. 3 ans, 56 kil. 1/2, par Omnium II et Kasbah, à M. de Saint-Alary, monté par W. Pratt, gagnante du prix Lupin, 40 000 francs, 2 100 mètres. Longchamp, 18 mai.

Fer, qui reparaissait, n'a point un aspect très plaisant, il est court et chargé dans son encolure, il n'a du reste été victorieux qu'une fois, à deux ans, dans le prix du Zodiaque. Restait Glacier le vainqueur du prix de Noailles, le fils de Galeazzo ; il n'a pas les jarrets excellents : sur la piste de Longchamp et avec un terrain dur, c'est un désavantage sérieux. Du côté des pouliches, Ile-Bardelle se présentait en bonne condition, mais avec une chance bien minime, n'ayant point réussi à faire galoper sérieusement Kizil-Kourgan, alors que celle-ci était à peine dégrossie. En somme, les préférences, à en juger par le simple aspect des chevaux avant l'épreuve, allaient à la pouliche de M. de Saint-Alary. La fille d'Omnium II avait mis à profit la quinzaine écoulée depuis la Poule, et ses progrès étaient visibles. Il nous faut avant tout féliciter l'entraîneur G. Milton ; je n'ai point le plaisir de le connaître particulièrement ; mais je sais qu'avant d'être entraîneur, G. Milton, vétérinaire diplômé en Angleterre, exerçait à Chantilly ; au point de vue de l'hygiène et des soins à donner aux chevaux, il se trouve donc dans d'excellentes conditions.

J'ajouterai que Kizil-Kourgan était monté par W. Pratt, le meilleur de nos jockeys, l'homme de tête, l'écuyer qui sait ménager un cheval et le conduire avec méthode au poteau d'arrivée. Bien que MM. les Américains soient les rois du jour, j'estime et je le dis en toute sincérité, que ni Milton Henry, ni Reiff, ni Thorpe, ni Rigby, ne viennent à la cheville de ce maître de la cravache.

Il y avait plus de quinze ans que le prix Lupin n'avait pas été gagné par une pouliche. Semendria y avait succombé contre Ivry et La Camargo contre Saxon. Seule, Ténébreuse y avait triomphé en 1887 ; il est à souhaiter que Kizil-Kourgan dont la victoire dans le prix de Diane paraît bien probable, marche dans le Grand Prix de Paris sur les traces glorieuses de sa devancière.

Cette victoire de Kizil-Kourgan place la fille d'Omnium très près de Retz et de Maximum ; dans sa génération, elle représente ce qu'était La Camargo dans la sienne ; une rencontre entre la pouliche de M. de Saint-Alary et les poulains de M. C. Blanc et de Brémont serait fort intéressante.

En somme, de cette journée se dégage surtout la victoire d'Arizona, et il semble dès à présent que les grandes épreuves qui vont venir se disputeront entre les écuries Saint-Alary, C. Blanc et de Brémont, tous éleveurs dont la production paraît des meilleures.

(Clichés F. P.)

FRANC-PICARD.



La Loreley.

Olivarez, arrivé 3^e.

Les représentants de l'écurie Schickler se rendant au poteau du départ pour le prix Lupin.



Au départ du Circuit du Nord, à Champigny, le 15 mai, à 5 heures du matin. Départ du baron de Caters.

l'on fêta si franchement notre victoire que nous ne comprimes vraiment pas comment il se trouvait des Français pour ne pas nous venir en aide.

La France ne serait-elle pas un pays industriel, et serait-elle encore vouée de par sa majorité aux intérêts purement agricoles ?

C'est ce que je commence à croire. Paris-Berlin qui ne s'adressait qu'à l'industrie excita des clameurs de haine. La France n'avait été traversée que pendant 300 kilomètres à peine. Il se trouva cependant des écrivains, même parmi les nôtres, et des députés à la douzaine pour clamer en faveur des populations terrorisées (sic).

Et voilà qu'il me faut vous parler aujourd'hui d'une course d'automobiles organisée par ce

même ministère, non plus sur 300 mais sur 1 000 kilomètres de routes françaises et au milieu de populations qui ne sont pas plus terrorisées que les premières, mais auxquelles on prête cette fois le plus patriotique et le plus agricole enthousiasme.

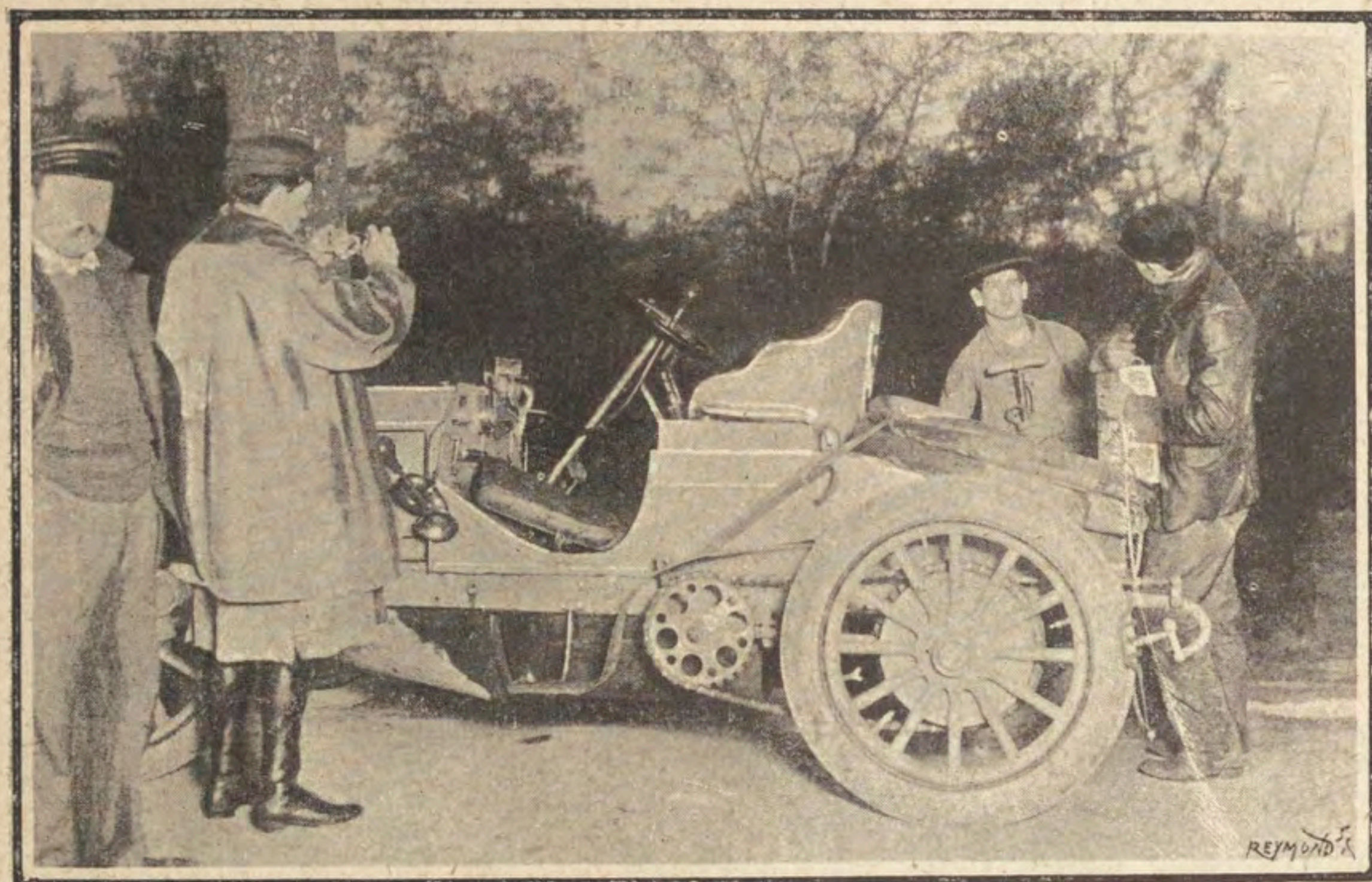
Car cette fois, il ne s'agit plus simplement d'automobiles. Il s'agit d'un produit agricole et national, de l'alcool et ce n'est pas le ministère du commerce et de l'industrie qui s'occupe de l'industrie française peut être la plus florissante, c'est le ministère de l'agriculture. O ironie des choses humaines ! Le ministère de l'agriculture avait organisé une vaste épreuve d'ensemble comprenant une épreuve de véhicules industriels de Beauvais à Paris, et dont nous avons parlé déjà ; une épreuve de vitesse, dans laquelle le temps entrerait seul en ligne de compte, c'est celle dont nous parlons aujourd'hui ; et enfin une épreuve utilitaire, un vaste circuit de consommation de trois jours entre Paris-Arras, Abbeville et Paris. Nous en parlerons dans notre prochain numéro.

Le Circuit du Nord

II

LA COURSE DE VITESSE

Les épreuves sportives qui se disputent depuis le commencement de la saison ne sont guère favorisées du ciel. C'est sous des torrents de pluie que s'est disputé le circuit du Nord, organisé par le Ministère de l'Agriculture et dont les résultats n'en ont été moins intéressants.



M. W. K. Vanderbilt et sa voiture munie de pneumatiques Continental au petit jour (4 heures du matin) dans la côte de Champigny.



Le contrôle de départ du Circuit du Nord, vitesse.

EN France tout ne finit pas seulement par des chansons, tout finit aussi par s'arranger.

Je me souviens que lorsqu'au lendemain de Paris-Berlin, M. Waldeck-

Rousseau montait à la tribune pour répondre à Gauthier (de Clagny), un petit frisson saisit la salle.

C'était fini ! Et bien fini ! Adieu les courses d'automobiles ! Adieu la poésie utilitaire de ces randonnées à travers la route, de cette violente et sauvage poésie de la route aboutissant aux vingt millions de commande qui suivirent l'épreuve.

Nous étions à Berlin à cette époque, à Berlin où

L'épreuve de vitesse se disputait en deux étapes, la première de Paris à Arras en passant par Châlons et Reims ; la seconde d'Arras à Paris en passant par Boulogne et Dieppe. Bizarre itinéraire du reste. Non pas qu'il fût composé de mauvaises routes. Dans l'ensemble, la route était fort belle, quoique un peu dure.

Mais à travers ce fouillis de crochets et de lacets, on commençait à ne plus trop s'y reconnaître et il a manqué à cette épreuve la puissante et belle synthèse claire qu'évoque le nom d'un Paris-Vienne ou d'un Paris-Berlin. Sport complexe en effet, que ce sport automobile. Sport et industrie à la fois, auquel il ne suffit pas simplement de se manifester dans des conditions théo-



En attendant le départ, un campement improvisé.

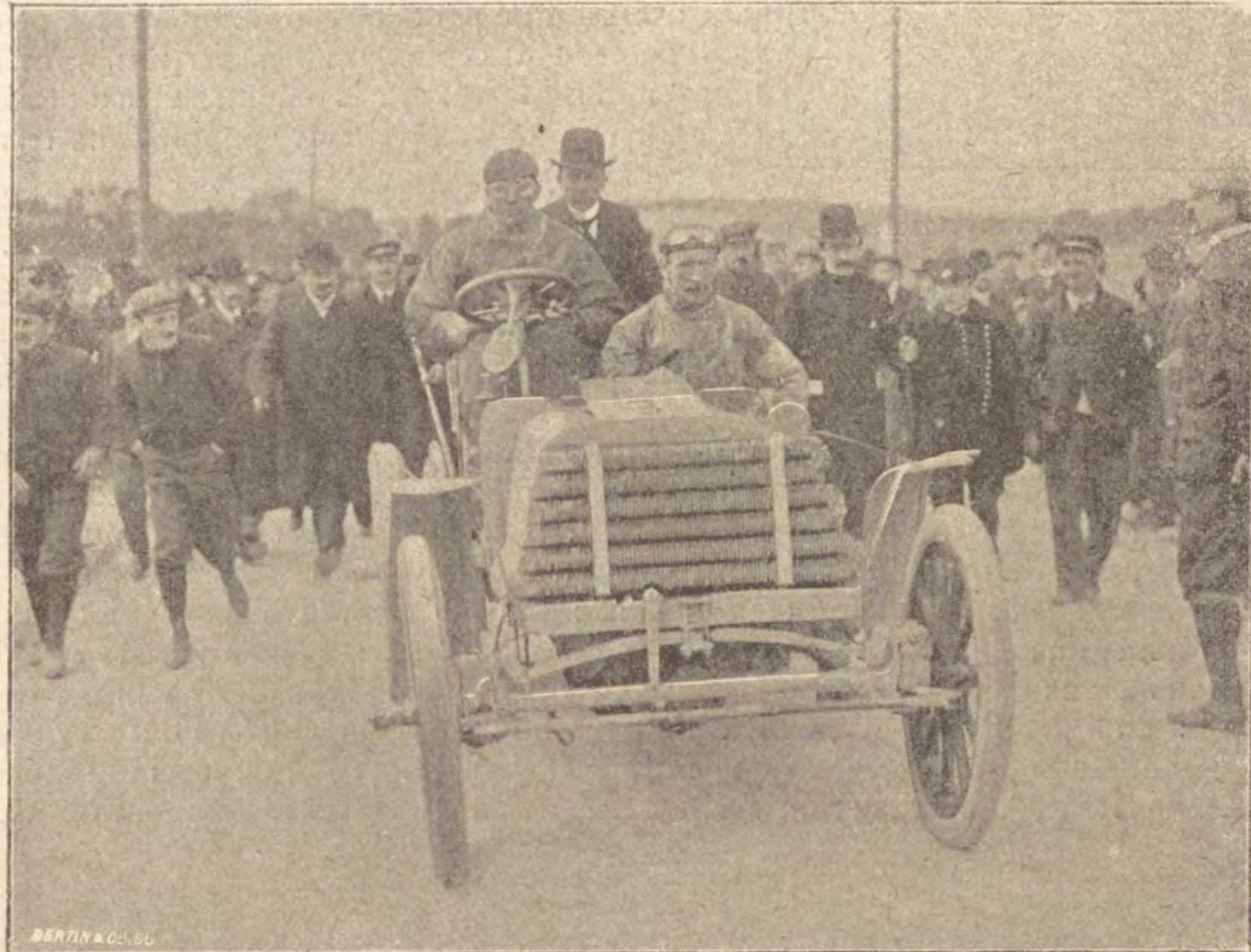
(Cliché pris au magnésium à 2 heures du matin.)

(Voir le numéro 192.)

riquement les meilleures, mais auquel il faut en outre la très large publicité qu'évoque un nom et un souvenir.

C'est la seule chose qui a manqué au Circuit du Nord à l'alcool. La course a été merveilleusement organisée et la route fort bien choisie. Mais le gagnant, Maurice Farman, ne sera que le gagnant du Circuit du Nord, c'est-à-dire de quelque chose en somme d'assez imprécis et d'assez flottant, tandis que par exemple Fournier est le gagnant de Paris-Berlin, ce qui éveille des idées claires et nettes.

Il s'agissait d'ailleurs plus encore de mettre en valeur l'alcool comme pro-



Jarrott, deuxième de la catégorie des voitures, en 13 h. 9 m. 12 s. 4/5 sur sa voiture munie de pneumatiques Continental.

duit susceptible de remplacer l'essence. Le carburant nouveau pour lequel nous n'avons ici à chercher aucune réclame facile et injustifiée a fait nettement ses preuves.



En sentinelle.

Le service d'ordre, à Arras, était parfaitement organisé. Des clairons, placés de distance en distance, annonçaient le coureur qui devait s'arrêter au signal du drapeau rouge agité par le soldat.

mitive qui a fini par devenir classique. Le vainqueur, Maurice Farman, qui a fait le temps merveilleux de 12 heures pour 865 kilomètres, est suivi de près par l'Anglais Jarrott, montant comme lui une des voitures de la maison doyenne. Ce sont les deux premiers du classement général.

Derrière les Panhard nous devons signaler l'extraordinaire performance des Serpollet. On avait reproché longtemps à la vapeur de n'être qu'un mode d'énergie à peine capable de quelques kilomètres de vitesse. Serpollet avait fait à Nice 120 kilomètres à l'heure. Ce reproche le piquant au vif, il résolut de remporter sur le fond un succès ana-

logue, et il l'a remporté. Quatre Serpollet, avec brûleurs à l'alcool, sont parties de Paris, toutes les quatre y reviennent, affirmant ainsi une régularité dont aucun autre véhicule n'a encore donné l'exemple et qui est pour nous le clou de cette course si féconde en enseignements.

La voiture légère Darracq, réédite son succès de Nice et de Salon, dans cette catégorie. Marcelin, un de nos vieux coureurs, comme Farman, bat de plus d'une heure tous ses concurrents, affirmant lui aussi que son engin déjà roi de la vitesse l'est aussi de la régularité.

Les débuts des Gobron-Brillié et de la voiture de Déchamps qui avait été déjà si brillante à Ostende sont également à signaler.

Le triomphe des Renault frères est l'événement capital de la catégorie voiturettes.



Osmont arrive à Arras, premier des motocycles, sur son motocycle de Dion-Bouton, muni de pneumatiques Continental.



Le Préfet du Pas-de-Calais, M. Jean Dupuy, M. Pierre Dupuy, M. Jean Dupuy, ministre de l'agriculture, attendant l'arrivée du premier au contrôle d'Arras.

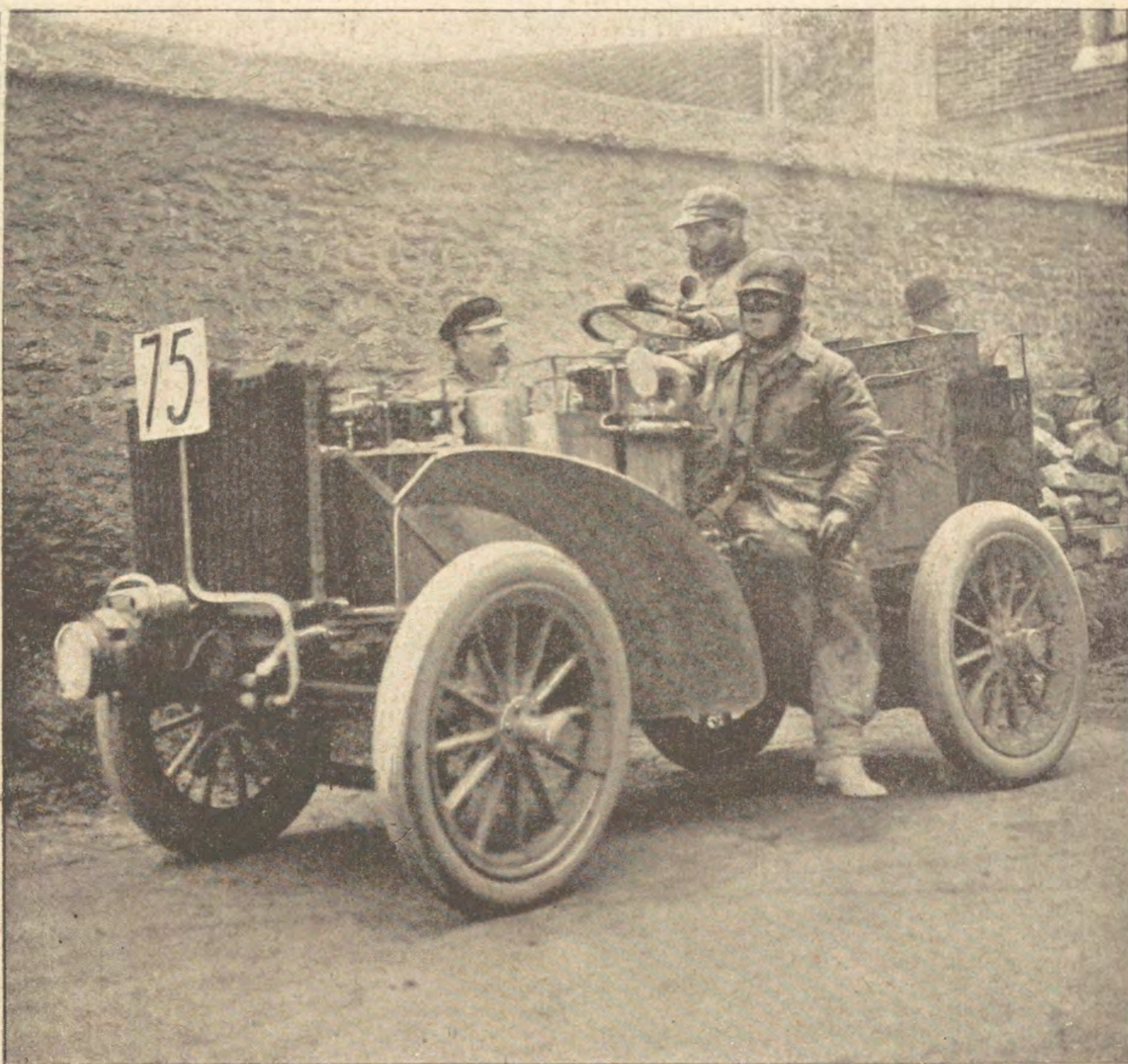


L'artillerie du ministère.

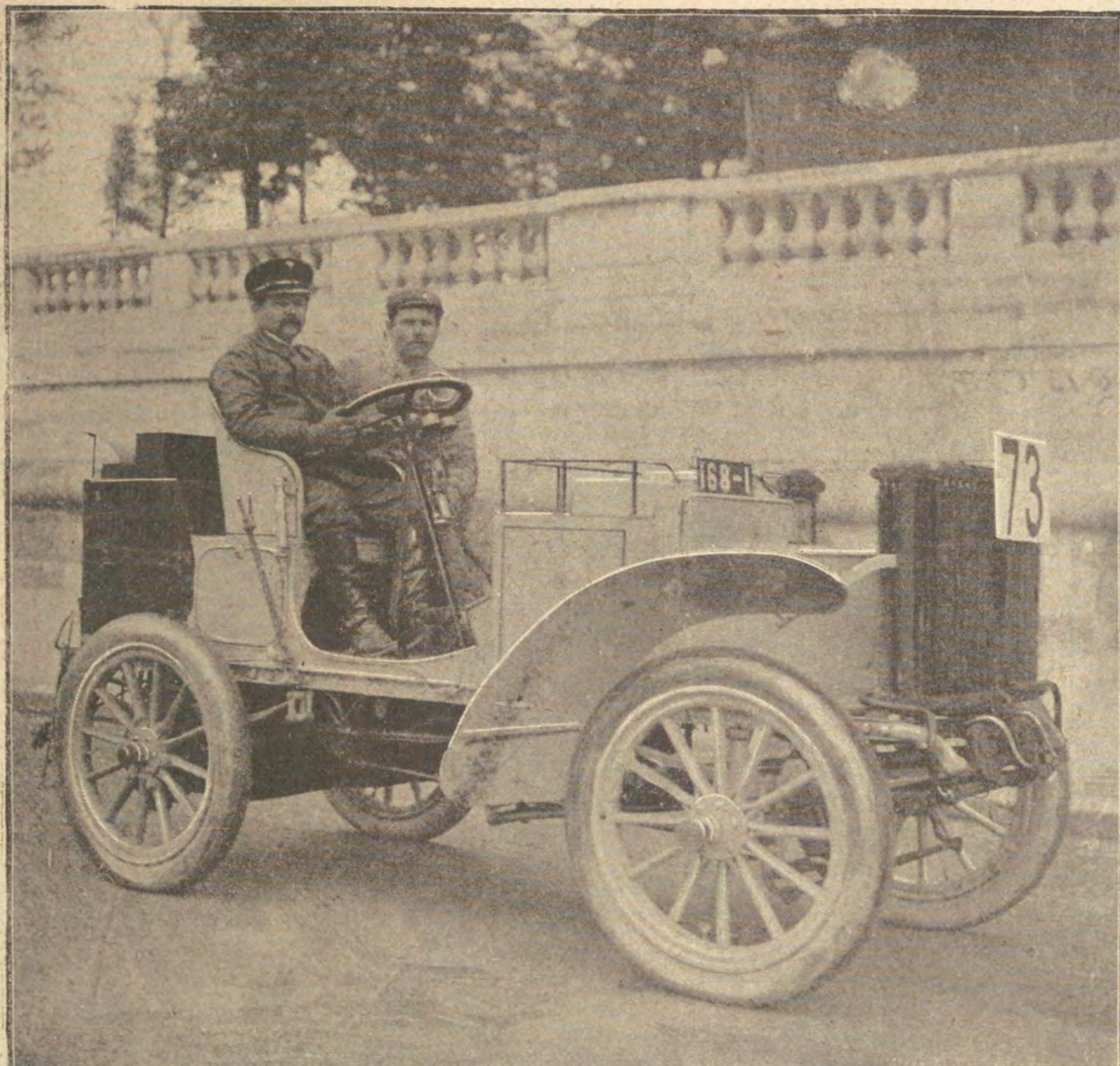
Deux soldats du génie étaient chargés de faire partir une bombe dès que l'arrivée d'un concurrent était signalée.



Rutishauser, troisième de la catégorie des voitures, en 16 h. 6 m. 54 s. 3/5, sur sa voiture *Gardner-Serpollet*, munie de pneumatiques *Michelin*.



(Cliché J. Beau.)
Le Blond, quatrième de la catégorie des voitures, en 18 h. 52 m. 45 s. 2/5, sur sa voiture *Gardner-Serpollet*, munie de pneumatiques *Michelin*.



(Cliché J. Beau.)
Chanliaud, cinquième de la catégorie des voitures, en 19 h. 4 m. 22 s. 2/5, sur sa voiture *Gardner-Serpollet*, munie de pneumatiques *Michelin*.

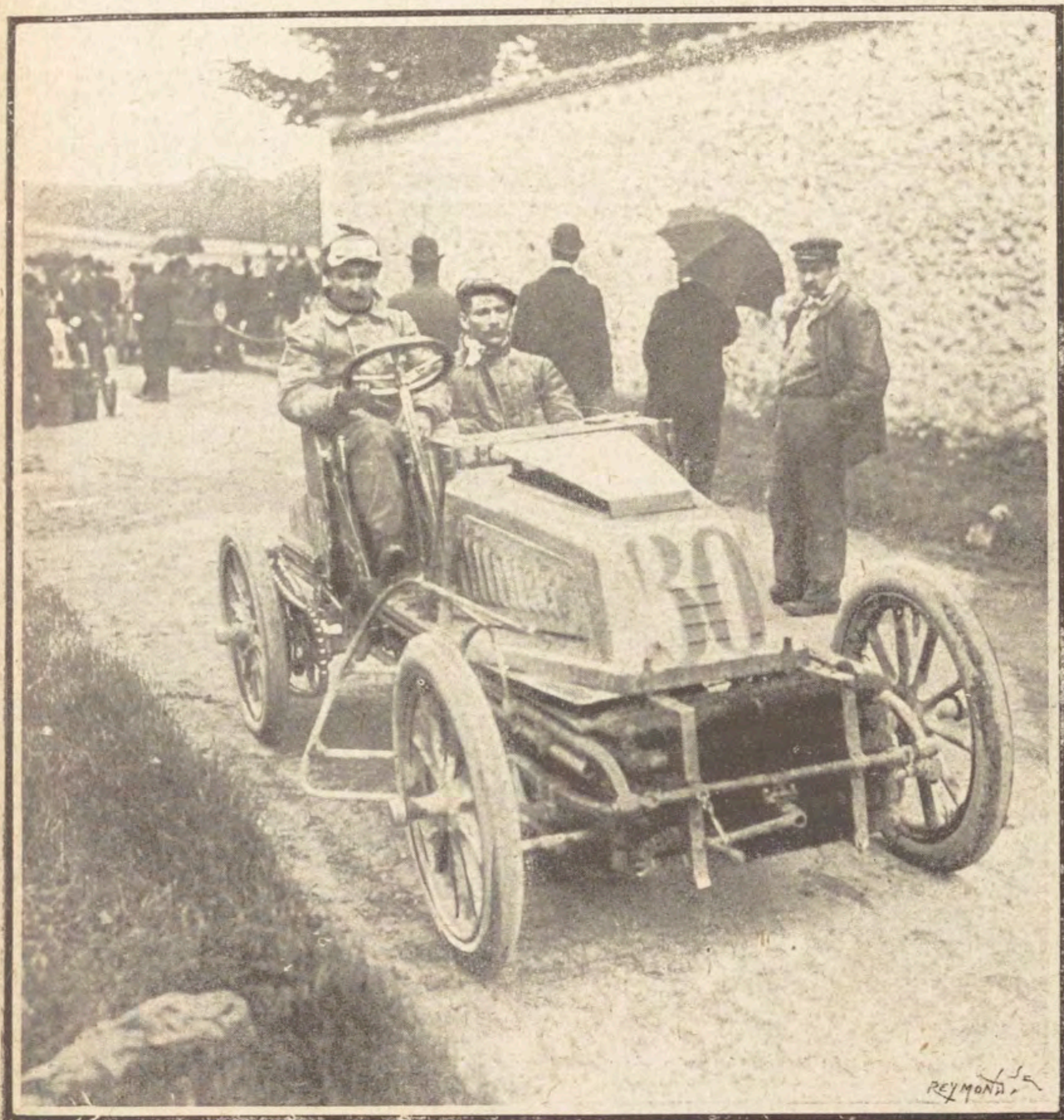


Barhereau, sixième de la catégorie des voitures, en 19 h. 23 m. 21 s. 1/5 sur sa voiture *Gardner-Serpollet*, munie de pneumatiques *Michelin*.

L'ÉCURIE DES SERPOLLET

La Maison *Gardner-Serpollet*, qui avait coutume de nous étonner par ses records de vitesse, a battu, dans le Circuit du Nord, un record d'un autre genre. Elle avait mis en ligne quatre voitures, sans autre intention que celle de faire un essai. C'était en effet la première fois qu'elle employait des bruleurs à alcool. Les quatre voitures sont arrivées sans accident, et avec des temps excellents, 100 pour 100 de rendement, c'est bien ce qu'on peut appeler un record !

Tout le monde connaît aujourd'hui ces merveilleux petits engins, véritables chronomètres de régularité et de précision. Ils enlèvent simplement les trois premières places, et à quatre auraient eu les quatre premières, si un accident, un dérapage dans une partie neutralisée, ne leur avait empêché de réussir le coup de maître qui leur est coutumier.



Rigolly sur sa voiture légère Gobron-Brillié, munie de pneumatiques Continental, troisième de la catégorie des voitures légères (les 865 kil. en 16 h. 37 m. 9 s. 1/5).

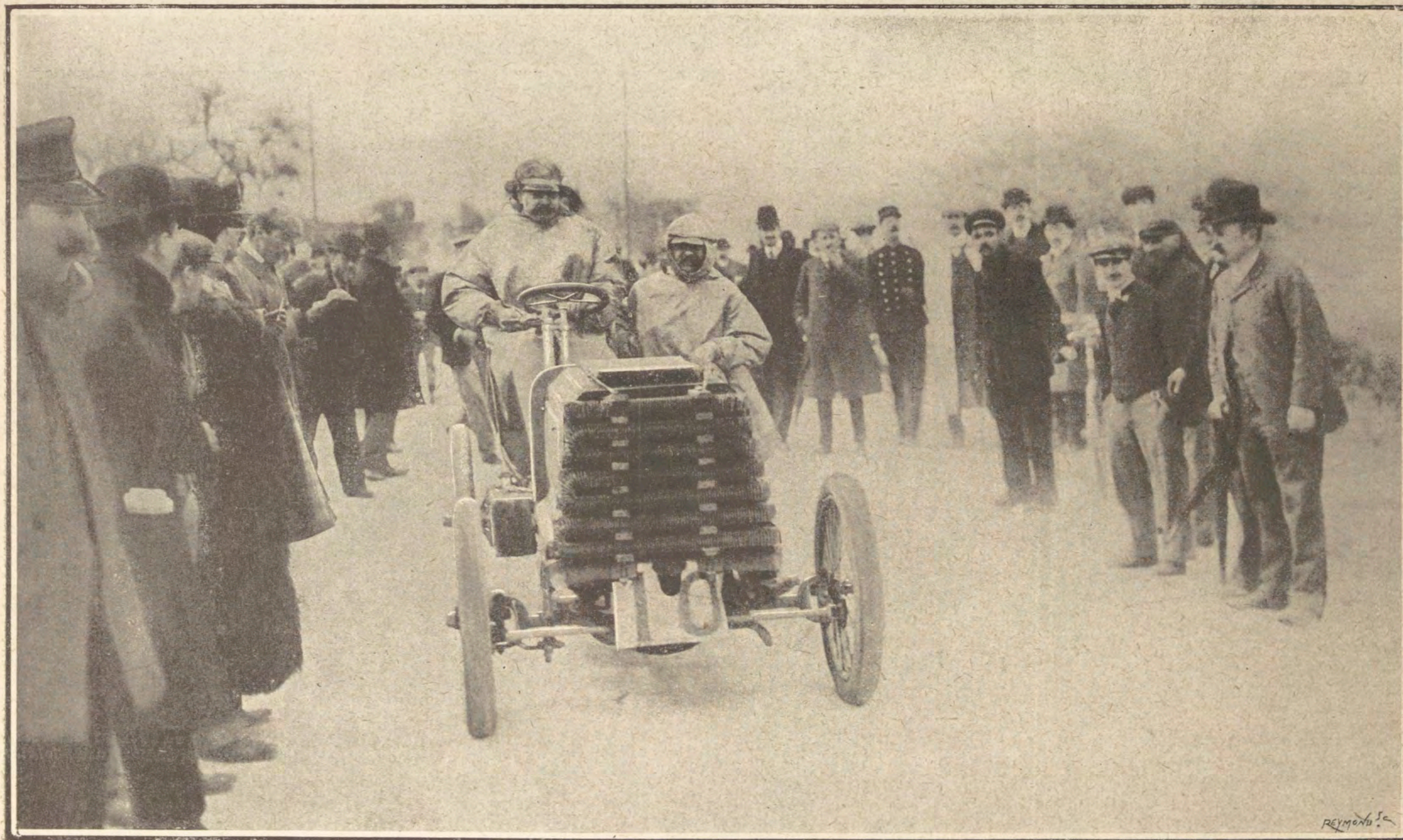


Bardeaux, premier de la catégorie des motocycles, en 16 h. 18 m. 36 s. sur son motocycle de Dion-Bouton, muni de pneumatiques Michelin. (Clichés P. Doyé.)

Ils étaient comme toujours munis du moteur de Dion-Bouton dont la régularité est aussi classique.

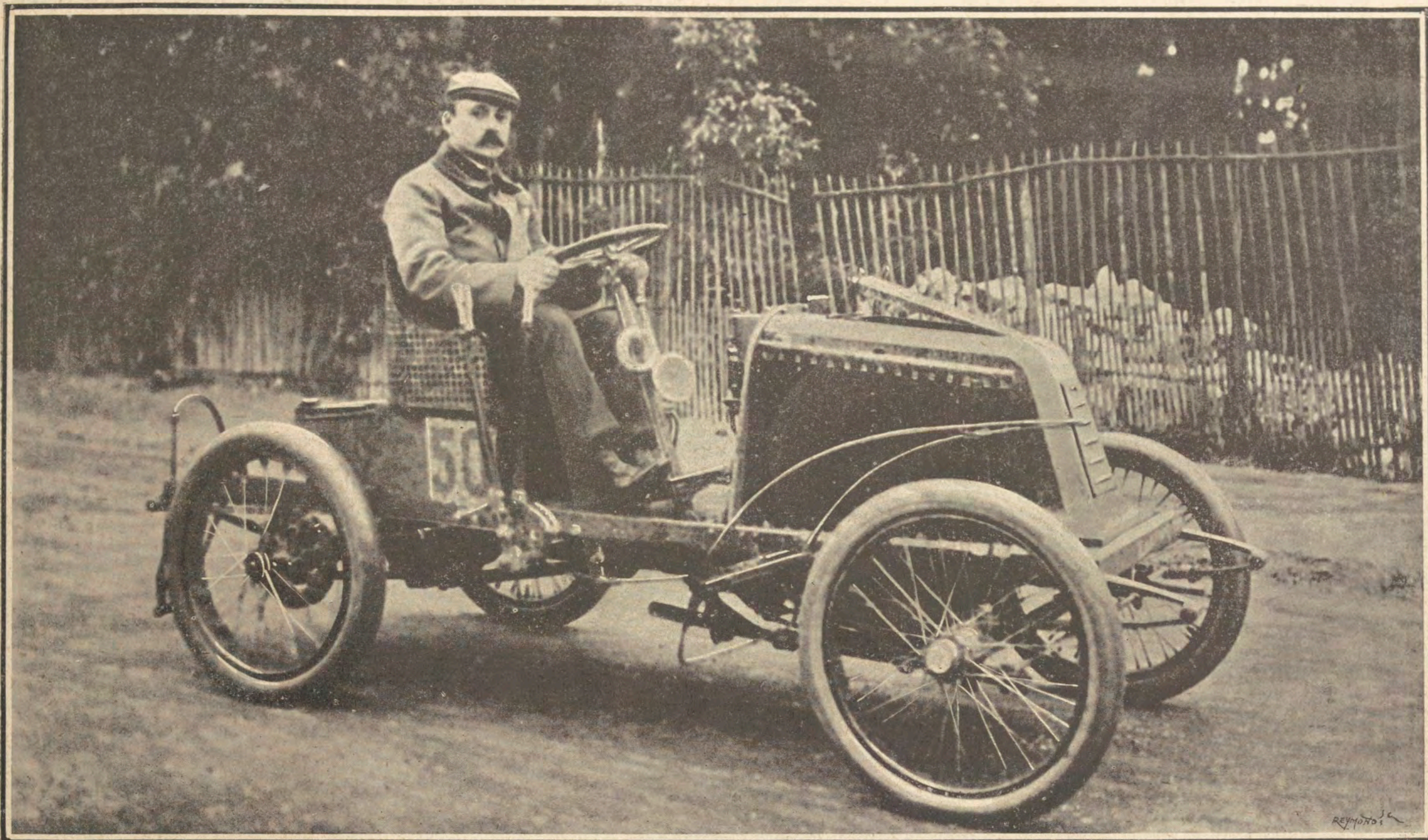
Dans notre prochain numéro, nous examinerons les résultats du Concours de Consommation.

GEORGES PRADE.

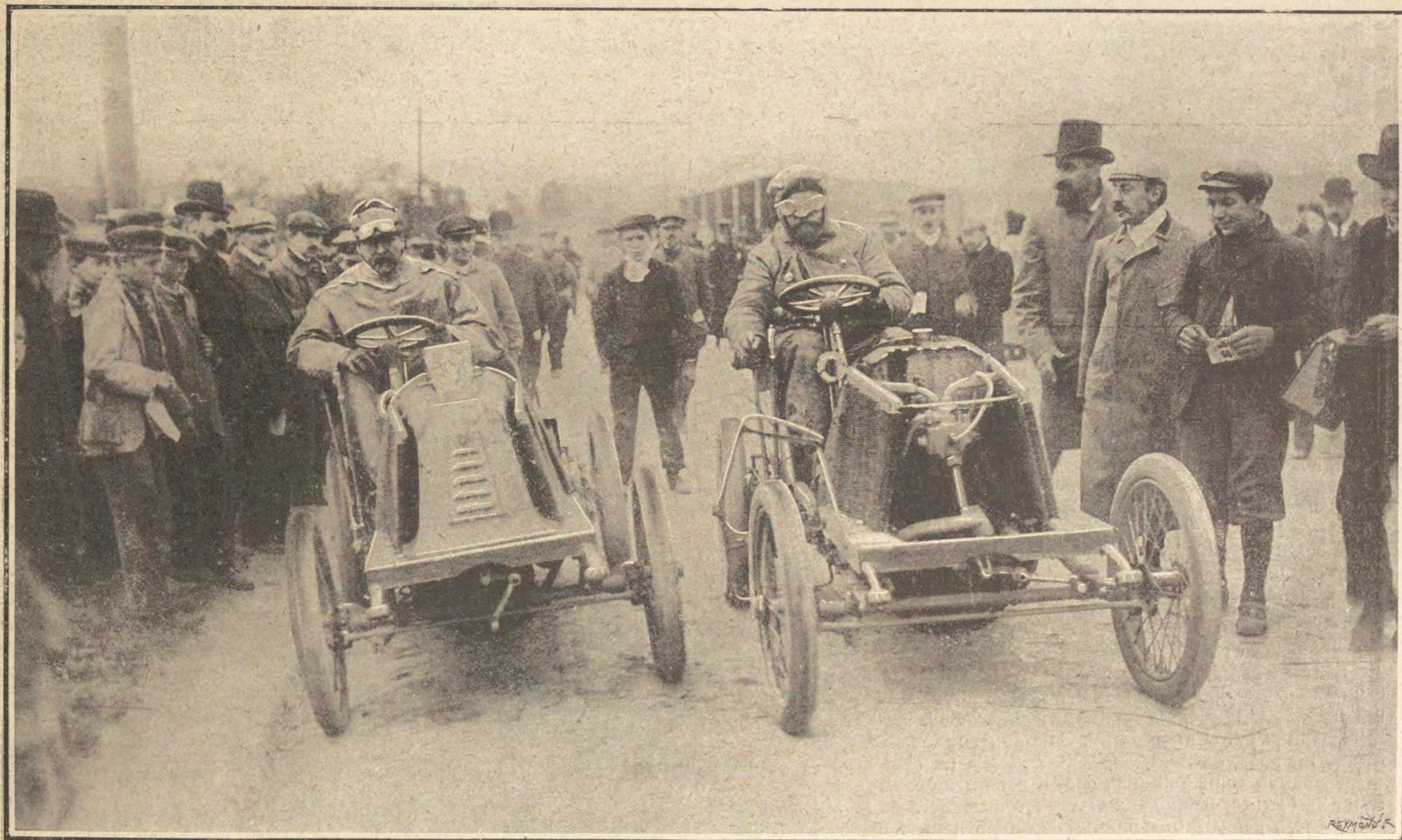


Marcellin, 1^{er} de la catégorie des voitures légères (400 à 650 kil.), et 3^e du classement général, 865 kil. en 13 h. 9 m. 3/5, sur sa voiture Darracq, munie de pneumatiques Michelin, allumage par accumulateur sec Dary.

Moyenne à l'heure : 70 kil. le premier jour, 65 le second jour, au total 65 kil. 500.



Cormier, troisième de la catégorie des voiturettes, sur sa voiturette Renault Frères, à moteur De Dion et Bouton, munie de pneumatiques Michelin.



Grus

Oury

Grus, premier de la catégorie des voiturettes (250 à 400 kilos) et sixième du classement général, en 16 h. 10 m. 30 s. 4/5 et Oury, deuxième de la même catégorie en 16 h. 23 m. 20 s. 1/5, sur leurs voiturettes Renault Frères, à moteur De Dion et Bouton, munies de pneumatiques Michelin.

LES RENAULT DANS LE CIRCUIT DU NORD



Domain. Momo. Rutt. Lawson. Ellegaard.

Le départ de la course scratch le 11 mai au Parc-des-Princes.

masse des dépêches annonçant le résultat des élections.

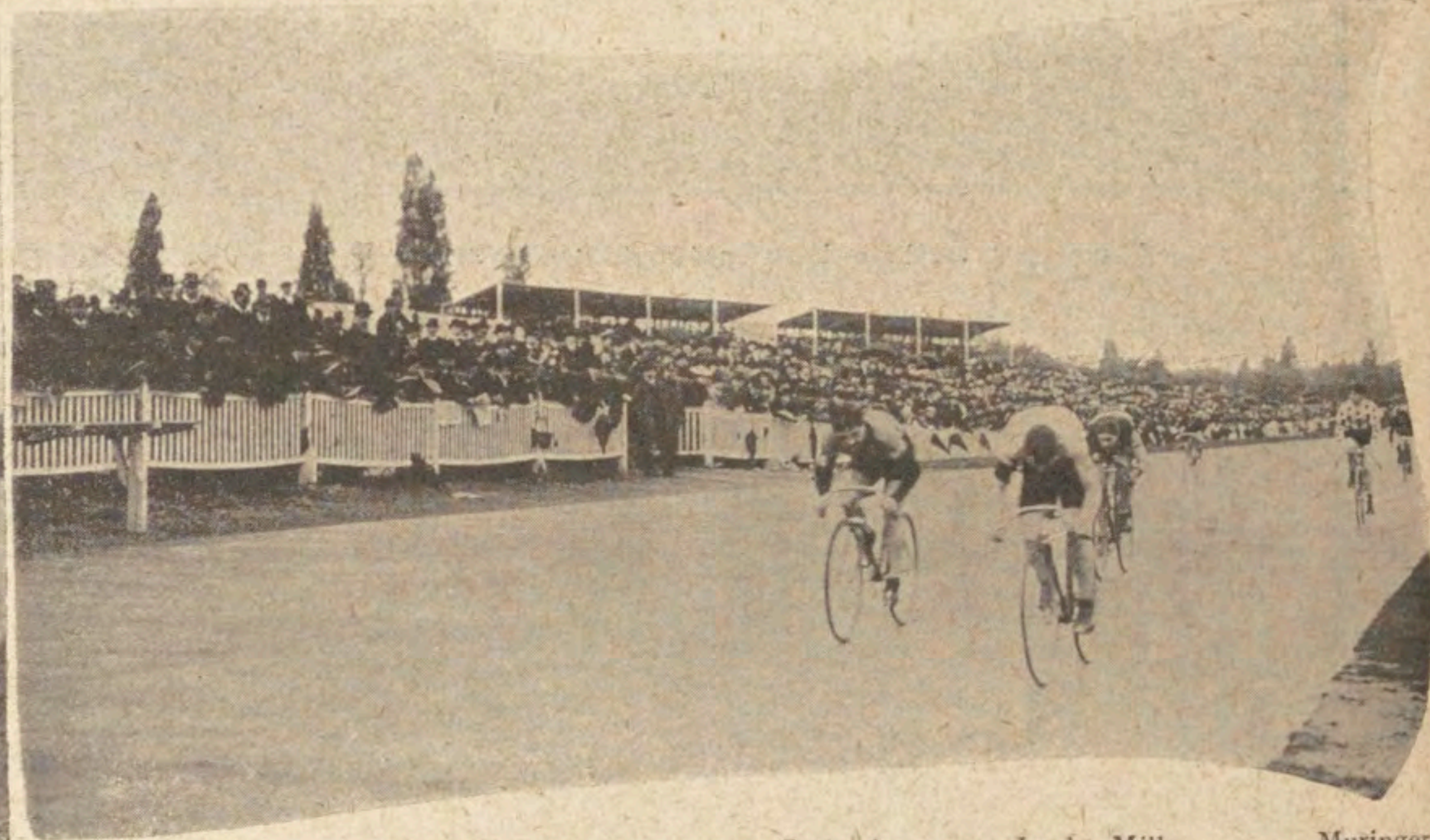
Elle eut une *mauvaise presse*, suivant l'expression consacrée, saur dans les journaux spéciaux où, encore, on manqua d'éloges pour elle, l'hyperbole ayant malheureusement une limite dans la langue française et le fameux « Jusqu'où pourra-t-on bien aller ? » ayant été prononcé et écrit déjà un nombre de fois assez considérable pour manquer vraiment de nouveauté. On me permettra de ne pas en user et de me demander simplement à quoi il faut attribuer l'élévation des records.

Il est curieux de remarquer que les vieux coureurs; ceux qui s'exhibèrent sur les pistes plusieurs années consécutives furent pour la plupart, à des moments différents, détenteurs de records qu'ils se virent enlevés ensuite, pour en devenir de nouveau détenteurs par augmentation de trajet ou abaissement de durée. C'est présentement le cas de Linton. Est-il donc devenu plus fort, mieux musclé, mieux entraîné? J'en doute, d'autant plus qu'à l'heure actuelle, il est rationnel de considérer comme ses égaux, vu les performances qu'ils ont accomplies, Robl, Elkes, Dickentmann, Bouhours peut-être, et non



Ellegaard. Rutt. Lawson. Domain.

Arrivée de la course scratch, gagnée par Ellegaard, devant Rutt et Domain. (Parc-des-Princes, 11 mai).



Collomb. Jeack. Millo. Muringer.

Arrivée de la course de 2^e catégorie, gagnée par Jeack, devant Collomb et Millo. (Parc-des-Princes, 11 mai.)

Le Record de l'Heure

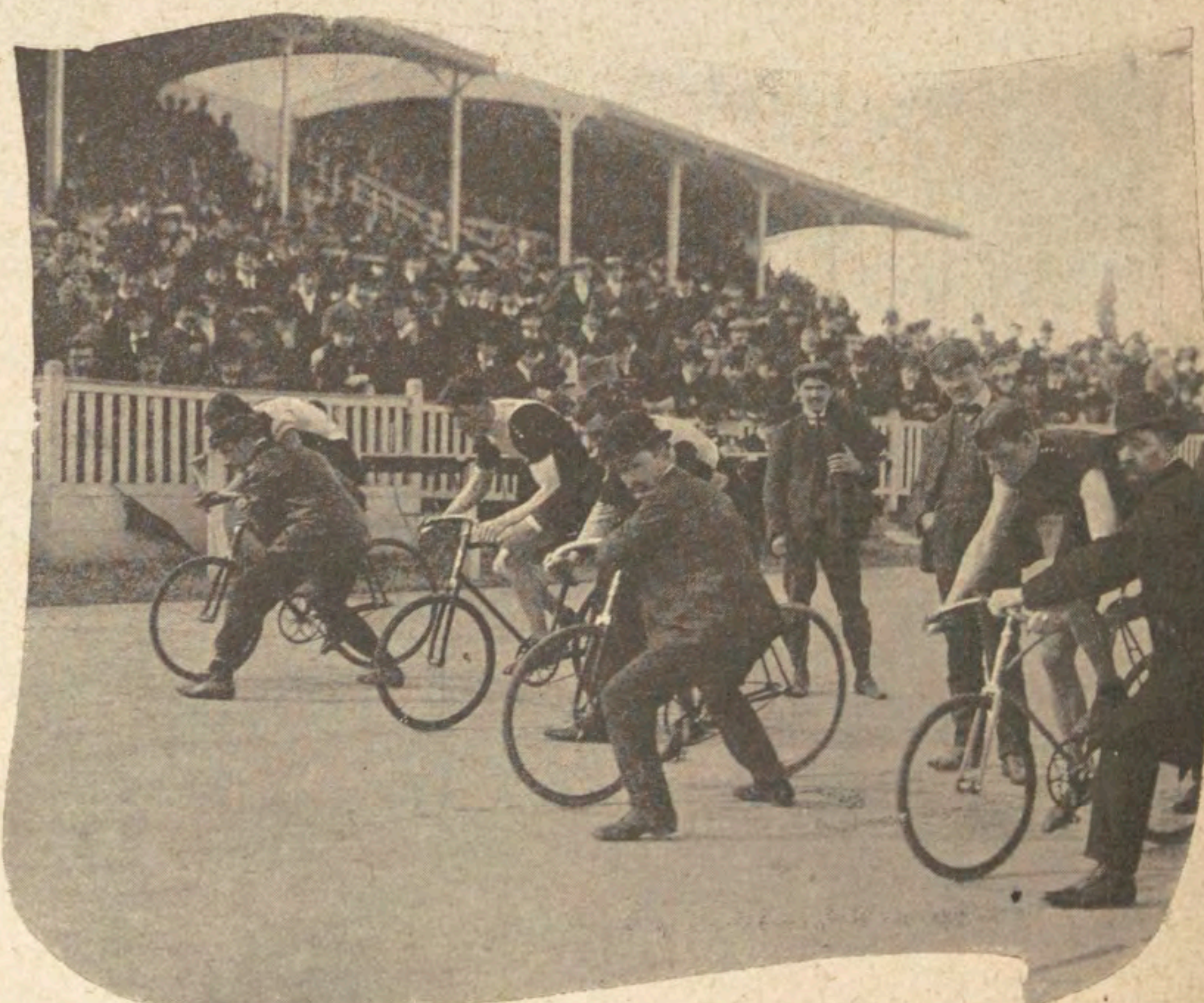
Du 20 avril au 13 mai, le record de l'heure sur piste, pour cyclistes entraînés par machines automobiles, s'est élevé par quatre fois. Détenue par Baugé qui avait couvert 64 kil. 350, il fut porté par Robl le 20 avril à 67 kil. 353, le 5 mai par Tom Linton à 68 kil. 410, le 11 mai, par le même Tom Linton, à 71 kil. 660 et enfin le 13 mai par Robl à 72 kil. 560. C'est un fait assez rare dans l'histoire des records cyclistes pour que nous y insistions particulièrement.



Le dimanche 11 mai, les affiches lumineuses d'un grand journal parisien publiaient, entre l'élection d'un ministériel vainqueur et d'un nationaliste triomphant, la simple formule: « Vélodrome, Linton couvre 72 kilomètres dans l'heure ». Et la masse parisienne grouillante, passionnée et anxieuse n'accueillit pas trop mal, ma foi, cette nouvelle sportive, qui, si importante qu'elle fût pour un monde spécial, semblait un peu, dans ce moment de préoccupation toute politique, jetée là comme un éclat de rire, ou comme un trait de raillerie caustique aux graves préoccupations de la foule.

On causa pendant une minute de cette belle performance: quelques-uns même, plus sportifs, en parlèrent plus longuement, mais l'esprit tant occupé d'un autre sujet, qu'on put entendre dire ce soir-là, que Linton battait son propre record de 347 voix et qu'à Marseille, Brisson distançait son concurrent de trois kilomètres.

C'est ainsi que la nouvelle fut colportée de vive voix, et, le lendemain, elle parut dans les quotidiens, rapetissée, anémiée, écrasée, sous la



Taylor. Robl. Linton. Elkes.

Le départ de la course de l'heure du 11 mai au Parc-des-Princes.

loin de lui Taylor, c'est-à-dire que nous avons là un lot d'hommes, qui seraient arrivés presque simultanément à une force tout à fait exceptionnelle qui les classe d'emblée hors série.

La « révélation » de tant d'hommes de toute première classe ne saurait être expliquée par une cause particulière à chacun d'eux et doit être cherchée dans une cause plus générale que le développement de leur force physique.

Il n'y a certainement pas proportionnalité d'écart entre la force musculaire des coureurs d'aujourd'hui et celle des coureurs d'il y a quelques années, d'une part, et l'élévation des records de l'autre.

Quant aux méthodes d'entraînement ou plus exactement de travail de préparation des cracks, je ne sais pas qu'elles aient été considérablement modifiées, si rares d'ailleurs, c'est même un fait curieux, que nous arrivent les nouvelles du travail des rois du ciment; mais certainement on ne peut faire à ce sujet les mêmes remarques faites à propos d'écuries de courses où ont été bouleversées presque radicalement et avec succès tous les anciens procédés de « tirage ».

Les coureurs cyclistes ne semblent pas avoir varié ni leurs méthodes de massage, ni les menus de leurs repas, ni la durée de leurs galops, et, même en admettant qu'il y ait eu de ce côté quelques progrès, ce qui ne reste pas douteux, nous serions encore obligés de chercher d'autres raisons à l'augmentation de leur vitesse en piste.

Trois apparaissent comme principales : le meilleur rendement des pistes, les améliorations mécaniques apportées dans la construction des bicyclettes, l'utilisation de machines automobiles pour l'entraînement.

Au point de vue piste, le Parc-des-Princes, sur lequel ont eu lieu les trois épreuves terminées toutes trois par une élévation nouvelle du record de l'heure, était tout à fait en progrès sur les anciens vélodromes, ses longues lignes droites autorisaient une vitesse considérable, ses virages cependant ne furent pas relevés en prévision d'épreuves aussi rapides et on sent que déjà il est difficile de s'y maintenir aux allures élevées atteintes aujourd'hui. Buffalo à ce point de vue, constitue un nouveau, mais incomplet progrès; il est construit pour des vitesses atteignant 100 kilomètres. Les motocyclettes y filent très à l'aise.

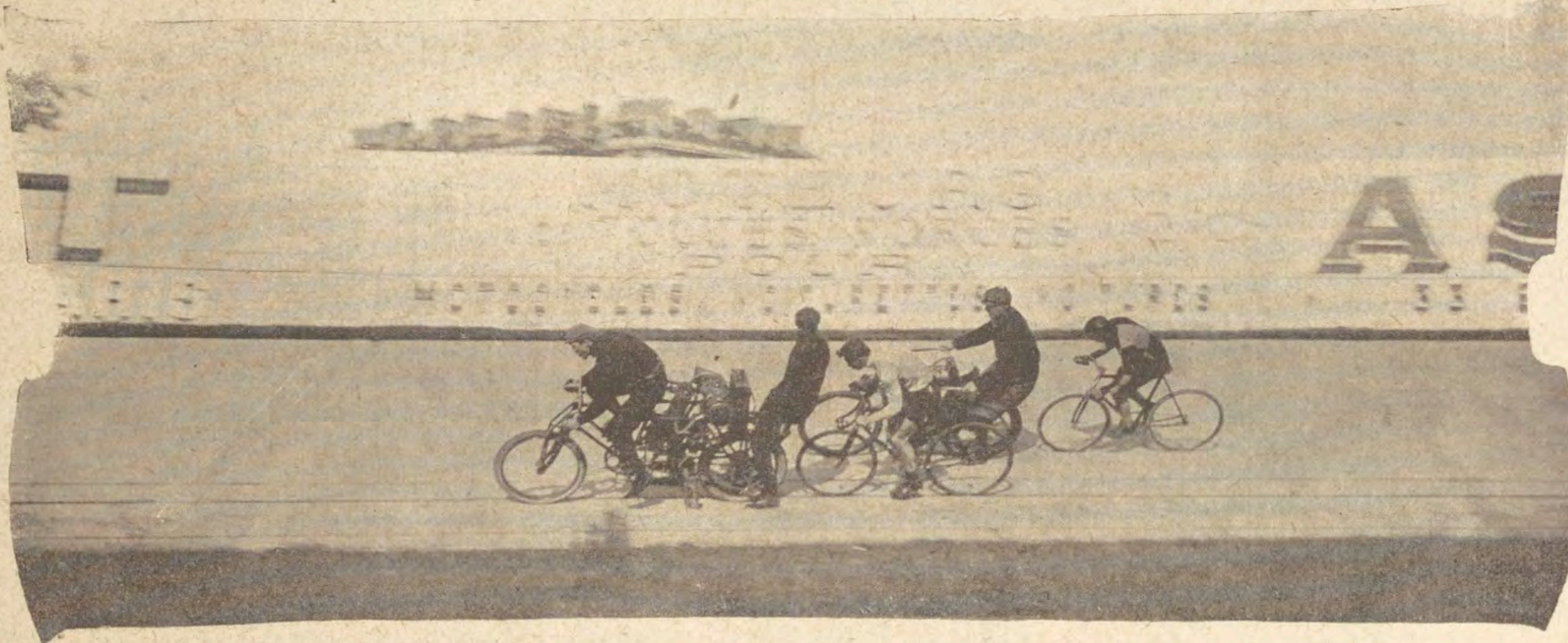
A l'heure où paraîtront ces lignes, nous serons d'ailleurs fixés sur ce que Linton, Robl et Bouhours y ont pu faire.

Les bicyclettes, elles, n'ont pas beaucoup changé d'aspect général, mais les perfectionnements apportés dans leur rigidité, et dans le mécanisme des roulements a permis d'y appliquer des multiplications plus élevées; et le grand développement est

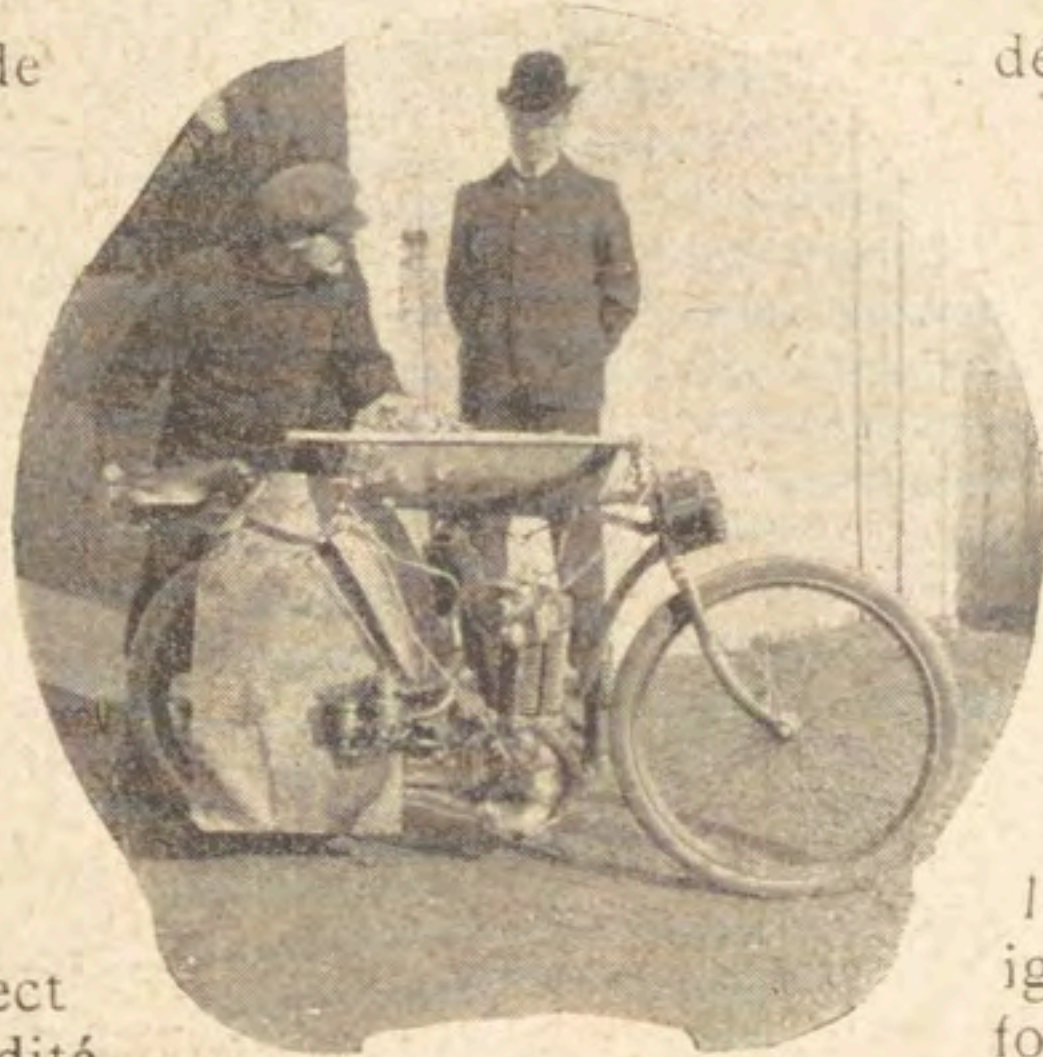


Tom Linton.

Qui après avoir battu deux fois de suite le record de l'heure, se l'est vu enlever avec 72 kil. 560, par Robl, qu'il a pourtant battu dimanche dernier sur la distance.



Pendant la course de l'heure. Linton double Dickentmann.



Jules Thé et la motocyclette avec laquelle il entraîne Tom Linton.

en course de demi-fond un des facteurs les plus importants de la vitesse. La selle a été rendue également plus confortable; sa position vis-à-vis du guidon donne au coureur une position plus pratique, et lui laisse une liberté plus grande pour faire jouer ses muscles.

Reste la question de l'entraînement automobile qui est la plus importante. Lorsqu'il fonctionne bien, ses avantages apparaissent de suite: outre qu'il est plus vite, il est plus régulier, il maintient continuellement l'homme dans son allure, évite les « reprises » qui forçaient le coureur, non à un travail soutenu, mais à une série d'efforts dont chacun allait s'amointrissant lui-même et qui perdaient successivement de leur valeur, les derniers étaient moins puissants que les premiers. Il aide davantage au coureur à oublier qu'il « court », il l'emporte dans une espèce de tourbillon où il s'élance, sans pensée ou presque, se rapprochant ainsi davantage de la mécanique parfaite que doit être le coureur de demi-fond. Il pense en quelque sorte pour lui, lui évitant les mécomptes du changement d'entraîneurs, l'ennui de les voir faiblir, l'inconvénient de les sentir parfois impuissants à le ramener. Derrière sa motocyclette énorme, abrité comme par un crapaud gigantesque, le crack est calé, aspiré, et si aucun accroc ne survient, il y reste attaché comme par un crampon de

fer: s'il perd contact, il est perdu; le découragement vient presque immédiatement, et la mécanique automobile n'a pas pour le remettre dans le train sa même douceur, le même moelleux que ses entraîneurs humains et le mécanicien qui l'entraîne s'occupe bien plus de ses manettes que du malheureux qui, accroché derrière sa roue d'arrière, se laisse griser par les exhalations d'essence qui se

dégagent du carburateur. — Telles sont brièvement indiquées les raisons principales qui expliquent les progrès réalisés dans les temps et la distance des records, toutes ou à peu près d'ordre mécanique comme on le voit.

Car la machine humaine se perfectionne moins vite elle-même qu'elle ne développe et perfectionne les choses auxquelles elle s'applique; elle peut reconnaître chaque jour une nouvelle branche à la physique, trouver un nouveau corps simple en chimie, ou une nouvelle application de la mécanique: sa force intrinsèque s'augmente moins rapidement. Le coureur de Marathon allait aussi rapidement que nos modernes recordmen pédestres... Si les Grecs avaient connu la bicyclette, ils auraient peut-être été moins vite, parce qu'ils ignoraient les roulements à billes, ils n'auraient pas été moins forts. C'est ce que je voulais démontrer.

ANDRÉ FOUCAULT.

(Clichés J. Beau.)



L'EMBARRAS DU CHOIX

Qu'elles sont sérieuses et attentives les deux gentilles Parisiennes que nous présentons à nos lecteurs ! Quel intéressant ouvrage peut les tenir ainsi sous le charme et les captiver, sinon le délicieux album artistique de **High-Life Tailor** et les dessins de ces merveilleuses créations d'été, les adorables costumes tailleur à **95 fr.** Bien qu'elles doivent à son talent les jolies toilettes printanières qu'elles nous montrent, elles sont indécises encore et ne savent lesquels choisir parmi ces modèles, plus gracieux, plus élégants les uns que les autres. Il faut se décider pourtant. Aussi nos charmantes mondaines prennent-elles un parti héroïque. Elles iront **12, rue Auber**, visiter en détail, dans la grandiose succursale du **High-Life Tailor**, les costumes eux-mêmes, dont plus de **cent** modèles sont actuellement exposés.